Lei 11(13)

Die frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn

unter besonderer Berücksichtigung der Haftung für ihre Leute.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

ACAD. LEGIS BAT. BIBL.

eingereicht von

Max Erich Blume

Referendar und bacc. iur. in Leipzig.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1911.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Erster Abschnitt.

Einleitende Erörterungen.

§ 1. Begriffsbestimmung der Eisenbahn 1
§§ 2. Die dem Handelsgesetzbuch unterworfenen Eisenbahnen 3
§§ 3. Entwicklung und Quellen des Eisenbahnrechtes 4
§§ 4. Die Eisenbahnverkehrsordnung und ihre Stellung 6
§ 5. Die rechtliche Natur des Eisenbahnfrachtvertrages 8

Zweiter Abschnitt.

Die Haftung der Eisenbahn im allgemeinen.

§ 6. Die Dauer der Haftung 12
§§ 7. Der Umfang der Haftung 16
§§ 8 Der Ausschluß der Haftung im allgemeinen 21
§§ 9. Der Ausschluß der Haftung bei Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld, Wertpapieren und § 467 29
§ 10. Der Ausschluß der Haftung für bestimmte Schadensfälle 35
§§ 11. Besondere Fälle der Haftung 43
§ 12. Berechnung des Schadensersatzes und Beschränkbarkeit der Haftung auf einen bestimmten Betrag 53
§ 13. Das Erlöschen und Verjähren der Schadensersatzansprüche . . 62
Anhang zu § 13 67
§ 14. Die Bedeutung des § 471 HGB. 67

Dritter Abschnitt.

Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Vorbemerkung 68
§ 15. Die Stellung des § 458 HGB. 68
§§ 16. Die Bedeutung des § 458 im allgemeinen 74
§§ 17. Der Rollfuhrunternehmer 79
§§ 18. Der Gepäckträger 81
§ 19. Die Angestellten der Privatgesellschaften, wie z. B. der Schlafwagengesellschaft 84
Anhang 85

Literaturverzeichnis.

Albrecht, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung des Gutes nach Handelsrecht. Borna-Leipzig 1907.

Brückner im Recht Bd. 6 S. 305 ff.

Coermann, Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung. Berlin 1901.

Coermann, Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute In der Zeitung des Vereins der Eisenbahnverwaltungen 1895 S. 378.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechtes. 7. Aufl. Stuttgart 1910.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch. Bd. 3. Mannheim 1905.

Eger, Das deutsche Frachtrecht. Berlin 1888.

Eger, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin 1909.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899. 2. Aufl. Berlin 1901.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.

Exner, Der Begriff der höheren Gewalt (vis major) im römischen und heutigen Verkehrsrecht. Wien 1883.

Frankenburger, Das Handelsgesetzbuch (mit Ausnahme des Seerechtes). München 1902.

Fritzsch, Die Eisenbahn. Berlin 1906.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. Berlin 1909.

Gareis-Fuchsberger, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.

Gerstner, Der neueste Stand des Berner internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin 1901.

Goldmann, Das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897 (mit Ausschluß des Seerechtes). Bd. 3. Berlin 1906.

Goldschmidt, System des Handelsrechts. Stuttgart 1892.

Goldschmidt, Das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum. In der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 3 S. 58 ff.

Gutmann, Das Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht). Leipzig 1907.

Häbler, Die Haftpflicht ex recepto nach Königl. Sächs. und Reichsrecht. Leipzig 1884.

Hafner, Über den Begriff der höheren Gewalt im deutschen Transportrecht. Zürich 1886.

v. Hahn, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Bd. 2. Braunschweig 1875.

Hertzer, Handkommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung. Berlin 1902.

Hilscher, Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahntransportrecht. Wien 1902.

Keyßner, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Stuttgart 1878.

Klein, Über die Abweichungen des Frachtrechtes der Eisenbahnen vom sonstigen Frachtrechte hinsichtlich der Haftpflicht. Colmar i. Els. 1897.

Knauer, Die höhere Gewalt im Reichsrecht. Berlin 1901.

Koch, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1868.

Köhne, Grundriß des Eisenbahnrechts mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Österreichs und der Schweiz. Berlin 1906.
Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Bd. 3. Tübingen und Leipzig 1901.
Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1908.
Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch. Bd. 2. Berlin 1901.
Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs. 2. u. 3. Teil 1858, 9. Teil 1861.
Makower, Das Handelsgesetzbuch. Bd. 2. Berlin 1907.
Meili, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten. Leipzig 1888.
Pappenheim, Das Transportgeschäft nach dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches mit Ausschluß des Seehandelsrechts. Kiel u. Leipzig 1896.
Pekrun, Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. Leipzig 1909.
Puchelt, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Bd. 2. Leipzig 1894.
Reichsgericht, Entscheidungen in Zivilsachen.
Ritter, Die Entschädigungsforderungen aus dem Eisenbahnfrachtrecht. Leipzig 1906.
Rudorff, Das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897. Stuttgart 1898.
Rümelin, Der Zufall im Recht. Freiburg i. B. u. Leipzig 1896.
Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn. Leipzig 1909.
Schelcher, Die Grundlagen des Eisenbahnrechts. Dresden 1895.
Schott bei Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselsrechts. Bd. 3. Leipzig 1885.
Seneckpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Berlin 1909.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Bd. 2. Berlin 1907.
Thöl, Das Handelsrecht. Leipzig 1880.
Wanninger, Die Abänderungen des Eisenbahnfrachtrechts durch das neue Handelsgesetzbuch. Passau 1898.
Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft nach Buch IV Titel V des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs von 1861. Stuttgart 1861.
Weiß, Über die Voraussetzungen der Haftpflicht der Eisenbahn bei Verlust, Minderung, Beschädigung und Versäumnis der Lieferfrist nach dem Internationalen Übereinkommen v. 14. 10. 1890, modifiziert durch das Pariser Zusatzübereinkommen v. 16. 6. 1898. Affoltern 1902.

Erster Abschnitt.

Einleitende Erörterungen.

§ 1.

Begriffsbestimmung der Eisenbahn.

In erster Linie ist notwendig, näher zu bestimmen, was man Eisenbahn nennt.

Man verwendet das Wort Eisenbahn in ganz verschiedenem Sinn: bald bezeichnet man damit die Gleisanlage, bald das ganze Unternehmen oder den Unternehmer.[1]) Meinungsverschiedenheiten über diese Vieldeutigkeit bestehen nicht. Dagegen ist die Frage umstritten, ob nur Dampflokomotivbahnen oder auch elektrische, Zahnrad-, Drahtseil- und Schwebebahnen hinzugehören. Folgt man auch hier allein dem Sprachempfinden, so wird man die Bezeichnung auf die Dampfbahnen beschränken müssen.[2]) Offenbar wird aber dadurch der Kreis zu eng gezogen. Nach der Definition des Reichsgerichts[3]) kommt es auf die bewegende Kraft nicht an, bestimmend ist allein das Vorhandensein eines besonders hergerichteten (Schienen-)Weges, auf dem unter Aufwendung verhältnismäßig geringer Kraft große Lasten mit bedeutender Geschwindigkeit bewegt werden können.

Das entscheidende Merkmal soll also (wie auch in der hier nicht verwendbaren RGE. Bd. 7 S. 40 ff.) die äußere Gestaltung der Anlage und der damit zu erzielende Erfolg sein. Dabei muß bei der unpräzisen Formulierung des Begriffs („wiederholte Fortbewegung", Transport „über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken") jedes Fahrzeug, das auf Schienen läuft, eine Eisenbahn sein. Trotz dieses unhaltbaren Ergebnisses haben sich der Auffassung des obersten Gerichtshofs im allgemeinen Literatur und Kommentare angeschlossen.[4]) Im Gegensatz zu dieser allein auf äußerliche Erfolgstatsachen sich gründenden Begriffsbestimmung

---

[1]) v. Hahn Bd. 2 S. 699.
[2]) So Keyßner S. 480.
[3]) RG. Bd. 1 S. 252.
[4]) Eger Bd. 3 S. 180; Puchelt Bd. 2 S. 1285/86; Staub S. 1907.

empfiehlt es sich, mehr auf die Konstruktion einzugehen,[5]) wobei sich folgendes ergibt:

Das Charakteristische der Eisenbahn ist, daß Fahrzeuge vermöge der eigenen Einrichtung, die entweder in jedem einzelnen Fahrzeuge oder in einem zur Bedienung mehrerer anderer bestimmten besonderen Fahrzeuge vorhanden ist, unter Benutzung selbsterzeugter oder dauernd zugeführter Kraft, die in letzterem Falle in der Einwirkung auf den Triebmechanismus von den angetriebenen Fahrzeugen selbst aus ein- und abstellbar ist, sich bewegen, wobei sie von einer besonders hergerichteten Spur, die unter Ausschluß einer seitlichen Lenkbarkeit die Führung bewirkt, getragen werden. Unbeachtlich ist dabei der Zweck und die Ausdehnung der Anlage sowie die Persönlichkeit des Unternehmers.

Geht man von diesem Grundsatze aus, so sind alle solche Unternehmungen nicht als Eisenbahn zu bezeichnen, bei denen Fahrzeuge durch Einrichtungen, die entweder selbst keiner Ortsveränderung unterworfen sind (z. B. Seilscheiben, Friktionszylinder, Kettenräder) oder Ortsveränderung vornehmen, ohne mit dem Fahrzeug organisch verbunden (eingebaut) zu sein (z. B. Pferdegespann, Gegengewicht, Wasserballast), oder durch die Kraft von Personen, welche sich darauf befinden (Draisine, Streckenrad), bewegt werden.

Zu den Eisenbahnen gehören nach der vorstehenden Definition die Dampf-, elektrischen, pneumatischen, Zahnrad- und Schwebebahnen.

Nicht dazugehörig sind Pferde-, Gegengewichts-, Seil- und Ballastbahnen.

Kein Eisenbahnunternehmen ist weiter auch der Betrieb von Trajektdampfern, auch wenn auf solchen einzelne Wagen oder ganze Züge befördert werden; denn es fehlt die hergerichtete Spur. Wird jedoch von einer Eisenbahn ein Trajektdampfer zur Beförderung ihrer Fahrzeuge über einen Flußlauf oder Meeresteil benutzt, so hört sie deshalb nicht für diese Zeit auf, eine Eisenbahn zu sein, vielmehr wird der Trajektdampfer ein „integrierender Teil“[6]) von ihr.

---

[5]) Wie wohl auch Schelcher S. 22ff. (wenn auch nicht ganz klar) ausdrücken zu wollen scheint.

[6]) Entsch. d. OLG. Bd. 13 S. 13f.

§ 2.

Die dem Handelsgesetzbuch unterworfenen Eisenbahnen.

Nach diesen Feststellungen über die Bedeutung des Wortes Eisenbahn ist zu prüfen, für welche Eisenbahnen die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs gelten. Die einschlägige Bestimmung findet sich in § 454 HGB., wonach Handelsgesetzbuch und Eisenbahnverkehrsordnung nur auf die „dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Eisenbahnen“ Anwendung finden. Was darunter zu verstehen ist, bedarf einer näheren Erörterung.

Das Gesetz stellt zwei Erfordernisse auf:

1. daß die Bahn dem Güterverkehr dient, und
2. daß derselbe öffentlich ist.

Unter Güterverkehr ist das Transportieren von Gütern, d. h. das Verbringen derselben von einem Punkt im Raum nach einem andern, zu verstehen. Güter können alle Sachen sein, welche eine solche Ortsveränderung zulassen. Die zurückgelegte Strecke ist ohne Bedeutung, ebenso der Wert des Gutes.

Öffentlich ist der Güterverkehr, wenn er jedermann, d. h. nicht bloß einzelnen Personen, Personengruppen oder Unternehmungen, zugänglich ist. Dabei ist es ohne Bedeutung, ob der Unternehmer eine Privatperson, eine Gesellschaft oder der Staat ist.

Treffen diese Voraussetzungen zu, so sind die Normen des VI. und VII. Abschnitts des Handelsgesetzbuchs anwendbar. Nicht erforderlich ist, daß der Betrieb schon staatlich konzessioniert[1]) oder sonstigen, aus Gründen der öffentlichen Wohlfahrt und Sicherheit erlassenen Vorschriften Genüge getan ist. Da sonach nur das tatsächliche Verhältnis ausschlaggebend ist, bringt eine Veränderung hierin, sei sie auch nur vorübergehend, z. B. die zeitweilige Sperrung einer Bahn für den Güterverkehr, eine Veränderung auch in der rechtlichen Stellung mit sich. Es gelten dann nur noch die Bestimmungen des VI. Abschnitts. Wenn jedoch Bahnen, die ausschließlich Personen befördern, ausnahmsweise einen Gütertransport unternehmen, so sind stets nur die Bestimmungen des VI. Abschnitts des Handelsgesetzbuchs, nie die des VII. Abschnitts anwendbar.

Kurz zu erwähnen sind noch die Unterschiede zwischen Haupt-, Neben- und Kleinbahnen. Alle drei Arten von Bahnen dienen dem öffentlichen Verkehr, die beiden ersteren sind jedoch als Teile des allgemeinen Liniennetzes von allgemeiner, die

---

[1]) Ebenso Puchelt Bd. 2 S. 1286; Staub S. 1907; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 643; anders Eger Bd. 3 S. 180.

letztere nur von lokalem Interesse.[2]) Eine genaue begriffliche Abgrenzung dieser Unterschiede ist nicht möglich, es handelt sich nur um eine von Fall zu Fall zu entscheidende Tatfrage. Bahnen im Sinne des § 454 HGB. sind die Kleinbahnen zwar ebensogut wie die Haupt- und Nebenbahnen.[3]) Wichtig wird die Unterscheidung aber dadurch, daß der Gesetzgeber den Kleinbahnen geringere Lasten auferlegt als den andern. So werden ihnen hinsichtlich der Linienführung und Anlage des Bahnkörpers größere Freiheiten gelassen, die Fahrpläne werden mehr im Interesse der durchzogenen Gegend als der Allgemeinheit aufgestellt. Schließlich finden auf ihren Betrieb auch nicht die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung, sondern die besonderen für sie erlassenen Beförderungsbedingungen Anwendung. In allen Fällen, in denen das Handelsgesetzbuch bei den Haupt- und Nebenbahnen auf die Eisenbahnverkehrsordnung verweist, sind daher bei den Kleinbahnen diese Bedingungen einzusetzen.

Die wichtigste Abweichung, die den Kleinbahnen gestattet ist, ist in § 473 Abs. 2 enthalten (vgl. § 16 a. E.). Danach sind die Kleinbahnen nicht verpflichtet, für alle Bahnstationen, sondern nur für Stationen ihrer Strecke Güter zur Beförderung anzunehmen. Das Berner internationale Übereinkommen findet sonach auf Kleinbahnen keine Anwendung (vgl. den Anhang).

Die Entscheidung darüber, ob eine Eisenbahn als Kleinbahn oder als Haupt- bezw. Nebenbahn zu betrachten ist, wird durch die Landesgesetze, event. durch die landesrechtliche Konzessionierung entschieden. Dem Reiche steht jedoch auf Grund des Art. 4 Ziff. 8 in Verb. mit Art. 41 u. 42 RV. das Recht zu, auch entgegen dieser Entscheidung einer Bahn die Bedeutung und Stellung einer Hauptbahn einzuräumen, wenn dies im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder des gemeinsamen Verkehrs liegt.[4])

§ 3.

Entwicklung und Quellen des Eisenbahnrechts.

Bevor auf die Quellen des heutigen Eisenbahnrechts eingegangen wird, ist ein Blick auf die geschichtliche Entwicklung zu werfen.[1])

In der ersten Zeit ihres Bestehens sind die Eisenbahnen zunächst in privatrechtlicher Hinsicht ganz frei. Die Transport-

---

[2]) Eger, EVO. S. 7.

[3]) Preuß. Gesetz über Kleinbahnen und private Anschlußbahnen vom 28. 7. 1892 § 1.

[4]) Eger, EVO. S. 7.

[1]) vgl. zu dem Folgenden Eger Bd. 3 S. 152 ff.

verträge werden mit dem Absender jedesmal vereinbart und können, den Umständen angemessen, ganz verschiedenen Inhalt haben. Mit dem Anwachsen der Betriebe gehen die Bahnen aus Gründen der Bequemlichkeit dazu über, gewisse allgemeine Bedingungen festzulegen, nach denen sie regelmäßig abschließen und die ohne weiteres als jedem Vertrage zugrunde gelegt anzusehen sind. Auf diese Weise entstehen die Eisenbahnbetriebsreglements, die nichts weiter als einseitig aufgestellte Beförderungsbedingungen bedeuten, wenngleich natürlich die Bahn infolge ihrer Stellung einen Zwang zur Annahme auf den Absender ausüben kann. Das Geltungsgebiet des Reglements ist zunächst auf den Bezirk der Verwaltung, von der es aufgestellt ist, beschränkt, man bezeichnet es daher als Spezial- oder Lokalreglement.

Dadurch, daß die Verwaltungsbezirke mit ihren Liniennetzen untereinander in Verbindung treten und durchgehende Transporte möglich werden, entsteht das Bedürfnis nach einer einheitlichen Regelung der Transportbedingungen. Es bilden sich daher Eisenbahnverbände, die für das Gebiet der verbundenen Verwaltungen Verbandsreglements aufstellen.

Diese Verbände schließen sich endlich zu dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen (gegr. 1847) zusammen, der für sein Gebiet — ganz Deutschland — ein einheitliches Vereinsreglement erläßt. Infolge freier Vereinbarung zusammengefügt, bildet der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen bereits eine lückenlose Interessengemeinschaft, die ihre Bedingungen beliebig diktieren und somit das Eisenbahnfrachtgeschäft ganz nach ihrem Gutdünken gestalten kann.

Die Folge hiervon ist sehr bald eine unbillige Knebelung des freien Vertragswillens des Gegenkontrahenten. Die Transportbedingungen werden in allen Punkten zugunsten der Unternehmer ausgestaltet, und das Publikum muß, da es eben nicht anders kann, sich fügen. Daher setzt die Gesetzgebung ein und schafft, zum ersten Male im allgem. deutschen Handelsgesetzbuch im Abschnitte „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere", die „gesetzliche Basis der Eisenbahnreglements". An die Stelle der völligen Vertragsfreiheit tritt damit die Bindung der Eisenbahnunternehmer an gesetzliche Vorschriften, in deren Rahmen sie nur in bestimmten Fällen und zu bestimmten Zwecken ihre Vertragsfreiheit behalten.

Das neue Handelsgesetzbuch hat, obwohl es an Gegenbemühungen nicht gefehlt hat, unter Aufrechterhaltung dieser Ordnung noch einen Schritt weiter getan: Die Eisenbahnverkehrsordnung, zunächst nur (wenn auch bindende) Verwaltungsvorschrift,

ist zur Rechtsnorm gemacht worden. Hierüber soll jedoch im folgenden Paragraphen noch eingehender gesprochen werden.

Nach dem Handelsgesetzbuch sind für das Eisenbahnfrachtgeschäft die Bestimmungen des VII. und subsidiär die des VI. Abschnitts sowie die Eisenbahnverkehrsordnung maßgebend. Soweit notwendig, sind natürlich auch die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs heranzuziehen. Der internationale Verkehr wird durch den Berner Vertrag v. 14. 10. 1890 und die daran sich anschließenden Zusatzerklärungen geregelt. Außerdem sind eine größere Anzahl meist landesrechtlicher Verordnungen im Sinne der sogen. polizeilichen Gesetzgebung erlassen worden, die jedoch zu den privatrechtlichen Rechtsnormen keine Beziehung haben.

Die Quellen für das Eisenbahnfrachtrecht nehmen zueinander folgende Stellung ein[2]):

An erster Stelle steht der VII. Abschnitt des Handelsgesetzbuchs und gewisse Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung.

An zweiter Stelle stehen die übrigen Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung.

Darauf folgen subsidiär der VI. Abschnitt des Handelsgesetzbuchs und, soweit sich etwa noch Lücken finden, die entsprechenden Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Der internationale Güterverkehr wird ausschließlich durch das völkerrechtliche internationale Übereinkommen von 1892 geregelt.[3])

§ 4.

Die Eisenbahnverkehrsordnung und ihre Stellung.

Die in § 3 kurz erwähnte Stellung der Eisenbahnverkehrsordnung ist eine ganz außergewöhnliche und läßt ein näheres Eingehen notwendig erscheinen. Eine eingehende und erschöpfende Darstellung der Sachlage gibt Eger[1]) in seiner Einleitung zur Eisenbahnverkehrsordnung.

Die Eisenbahnverkehrsordnung bezweckt, in einheitlicher Weise Normen für die Abschlüsse von Transportverträgen in den vom Handelsgesetzbuch gesteckten Grenzen zu geben und den Betrieb der Bahn durch Erteilung von Instruktionen an die Angestellten sowohl wie Aufstellung von Vorschriften für das Publikum zu ordnen. Ihr Inhalt gliedert sich der Bedeutung nach in drei Abschnitte:

---

[2]) vgl. hierzu § 5.
[3]) Etwas anders Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 638/39.
[1]) Eger, EVO. S. XXXVff.

Der erste enthält Bestimmungen, die sich auf die Beförderung beziehen und Teile des Frachtvertrags werden sollen;

der zweite enthält Verhaltungsvorschriften für das Publikum bei Benutzung der Bahnanlage, die Maßnahmen eines mehr polizeilichen Charakters sind und deren Befolgung die Eisenbahn infolge ihrer Rechte als Eigentümer erzwingen kann, während die

im dritten enthaltenen, auf die Obliegenheiten der Angestellten bezüglichen Bestimmungen Folgen des privatrechtlichen Vertragsverhältnisses zwischen jenen und der Bahn sind, nur zwischen diesen beiden Parteien gelten und Publikum und Beförderung von Gütern gar nicht berühren.

Das Handelsgesetzbuch hat nun in ganz allgemeiner Weise die frachtrechtlichen Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung den eigenen frachtrechtlichen Normen gleichgestellt (§ 454), indem es beiden die gleiche Bedeutung verleiht, mehrfach sogar (so in §§ 453 Ziff. 3 u. Abs. 2, 462, 465 Abs. 2, 466 Abs. 2 u. 3, 472) unter Verzicht auf eine eigene Regelung der Frage der Eisenbahnverkehrsordnung dieselbe ausschließlich überlassen. Andrerseits ist in § 471 die Bestimmung getroffen, daß die Normen der Eisenbahnverkehrsordnung in einer großen Anzahl von Fällen (§§ 432 Abs. 1 u. 2, 438, 439, 453, 455—470) denen des Handelsgesetzbuchs nicht derogieren können. Daraus ergibt sich, daß in erster Linie das Handelsgesetzbuch und erst in zweiter Linie die Eisenbahnverkehrsordnung Platz greifen soll, ausgenommen in den Fällen, wo Bestimmungen nur durch die Eisenbahnverkehrsordnung gegeben werden: Bezüglich dieser steht die Eisenbahnverkehrsordnung im gleichen Range wie das Handelsgesetzbuch. Weiter ergibt sich aber auch als selbstverständlich ohne weiteres aus § 454, daß nur die frachtrechtlichen Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung durch das Handelsgesetzbuch zur Rechtsnorm erhoben werden sollen, nicht aber auch die übrigen, das Frachtrecht nicht betreffenden Vorschriften.[2])

Es ergibt sich also, daß durch das Handelsgesetzbuch Bestimmungen einer umfangreichen, ganz verschiedene Materien regelnden Verwaltungsvorschrift ohne genaue Umgrenzung Gesetzeskraft gegeben wird. Dieses Vorgehen muß — nicht bloß in staatsrechtlicher Hinsicht — die schwersten Bedenken erregen.[3]) Dies zeigen folgende Erwägungen:

Eine klare Disposition hat, wie gesagt, die Eisenbahnverkehrsordnung nicht. Es ist daher nicht möglich, aus der Stellung

---

[2]) Von der Regelung des Personentransports durch die Eisenbahnverkehrsordnung kann hier abgesehen werden.

[3]) Pappenheim S. 18ff.

einer Vorschrift zu schließen, welchem der drei grundsätzlichen im Anfange dieses Paragraphen genannten Abschnitte sie angehört. Geht man nun auf den Inhalt ein, so wird man häufig im Zweifel sein können, ob eine Norm für den Güterverkehr oder eine andere Vorschrift, z. B. vielleicht für den Dienst des Bahnpersonals, vorliegt (vgl. die §§ 8, 30, 33, 38, 64 EVO.). Die daraus entstehende Unsicherheit ist natürlich von großem Nachteil.

Weiter wird aber die überaus wichtige Materie des Eisenbahnfrachtrechts den gewöhnlichen Faktoren der Gesetzgebung entzogen und der ausschließlichen Kompetenz des Bundesrats unterstellt. Wenn es auch keinem Zweifel unterliegen kann, daß bei der jetzigen Lage die Interessen der Allgemeinheit trotz dieser Regelung nicht schlechter gestellt werden, so entspricht sie doch keinesfalls dem Rechtsgefühl und erscheint auch deshalb nicht empfehlenswert, weil sich Verhältnisse ergeben können, in denen eine Nachprüfung der erlassenen Vorschriften durch die Volksvertretung angebracht wäre.

Man kann daher Eger nur zustimmen, wenn er als einfacheren und klareren Weg die Aufnahme der „prinzipiell und materiell" wichtigen Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung in das Handelsgesetzbuch empfiehlt.[4])

Als vorteilhaft ist es allerdings zu bezeichnen, daß die Anwendung der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung als Rechtssätze der Nachprüfung des obersten Gerichtshofs unterworfen worden ist.[5]) Es kann aber fraglich erscheinen, ob dieser Vorteil die angegebenen Bedenken aufwiegt.[6])

§ 5.

Die rechtliche Natur des Eisenbahnfrachtvertrages.

Am Schluß dieser einleitenden Erörterungen soll noch die rechtliche Natur des Eisenbahntransportvertrags einer Betrachtung unterworfen werden.

Die Eisenbahn ist Frachtführer; die von ihr abgeschlossenen Transportverträge sind Frachtverträge. Frachtführerer ist nach der Definition in § 425 HGB. „wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen".

---

[4]) Eger, EVO. S. XXXVII Anm. 39.

[5]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 649; Goldmann Bd. 3 S. 1781; Makower Bd. 2 S. 1575.

[6]) vgl. zu diesem Paragraphen auch Laband Bd. 3 S. 124 ff.

Die Eigenschaft eines Frachtführers wird demnach durch fünferlei bestimmt. Es muß

1. die Beförderung
   von
2. Gütern

vorliegen.

Beförderung ist jedes Verbringen von Sachen von einem Ort an einen anderen.[1]) Unbeachtlich ist die Größe der zurückgelegten Strecke, insbesondere ist nicht erforderlich, daß die beförderte Sache die Stadt oder die Straße oder sogar nur das Haus verläßt. Selbst das Verbringen von Möbeln von einem Zimmer nach einem anderen Zimmer innerhalb derselben Wohnung ist eine Beförderung. Wenn jedoch ein Dekorateur in Ausübung seines Gewerbes ein Möbelarrangement ausführt und dabei mit seinen Leuten die Möbelstücke hin- und herträgt, liegt keine Beförderung vor. Man wird ein Zimmer als eine Einheit, alle Stellen eines Zimmers als einen Ort anzusehen haben. Welche Mittel zur Beförderung benutzt werden, ob Wagen oder Schlitten, Boote oder Tiere, ist gleichgültig. Von Beförderung ist sogar dann zu sprechen, wenn die eigene bewegende Kraft, z. B. bei Automobilen oder Vieh, ohne Gebrauch weiterer Mittel verwendet wird.[1])

Güter sind alle beweglichen Sachen, gleichviel ob sie Wert haben oder nicht. Auch Briefe sind Sachen und können demnach Güter sein, ebenso Tiere und Leichen.[2]) Nicht als bewegliche Sachen anzusehen sind dagegen Häuser, wenn sie nach Ablösung von ihrer Grundlage einer Ortsveränderung unterzogen werden (anders dagegen Holzhäuser). Wenn es auch eine reine Tatfrage ist, ob eine Sache bewegt werden kann oder nicht, so ist doch als bewegliche Sache nur eine solche anzusehen, deren Beschaffenheit und Zweck nicht unter normalen Verhältnissen einer Ortsveränderung entgegensteht. Durch Verbindung mit einer unbeweglichen Sache kann eine bewegliche Sache zwar zeitweise die Bewegungsmöglichkeit verlieren, mit der Aufhebung der Verbindung nimmt sie aber ihren früheren Charakter wieder an.

Weiter muß die Güterbeförderung

3. gewerbsmäßig
4. übernommen werden.

Gewerbsmäßig ist die Beförderung, wenn sie „berufsmäßig

---

[1]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 286 u. 290.
[2]) Goldmann Bd. 3 S. 1734; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 533; Puchelt Bd. 2. S. 1171.

und gegen Entgelt" betrieben wird.[3]) Gleichgültig ist, welches Motiv zugrunde liegt, insbesondere ist Gewinnabsicht nicht notwendig. Nicht gewerbsmäßig, wenn auch in seinem Gewerbe, betreibt die Beförderung der Fabrikant, der Waren „ab Fabrik" verkauft, sie jedoch bis zur Bahnstation anfahren läßt. Er ist deshalb zwar nicht Frachtführer, dennoch finden aber auf ihn auf Grund besonderer Vorschrift die Bestimmungen über das Frachtgeschäft Anwendung (§ 451 HGB.).[4])

Unter Übernahme ist nicht die Ausführung der Beförderung zu verstehen. Es genügt, daß der Übernehmende für die Ausführung einsteht, wie er sie bewerkstelligt, ob mit eigenen oder fremden Mitteln, ist ohne Einfluß.[5]) Diese Auffassung ist verschieden von der des Art. 309 ADHGB., nach der der Schwerpunkt nicht auf die Übernahme, sondern auf die Vornahme der Transporthandlungen zu legen war.

Schließlich ist noch erforderlich, daß der Transport

5. zu Lande, auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern ausgeführt wird.

Ausgenommen ist demnach der Transport auf dem Meere sowie durch die Luft. Für das Seefrachtgeschäft gelten besondere Bestimmungen, die Beförderung mittels Luftfahrzeuge ist überhaupt noch nicht geregelt.

Schließt jemand, bei dem alle die genannten Voraussetzungen zusammentreffen, einen Transportvertrag, so ist er Frachtführer, und der Vertrag ist ein Frachtvertrag.

Der Frachtvertrag ist ein Werkvertrag, d. h. ein Vertrag über Herstellung eines bestimmten Erfolges.[6]) Die Auswahl der zu verwendenden Transportmittel ist (im allgemeinen) in das Belieben des Frachtführers gestellt. Unter gewissen Umständen wird man jedoch eine stillschweigende Einigung über die Transportart anzunehmen haben; so wird z. B. bei Abschlüssen mit Eisenbahnen oder Flußschiffahrtsgesellschaften der Transport natürlich per Bahn bezw. per Dampfer stattzufinden haben, auch wenn noch eine andere Beförderungsart möglich ist.

Weiter ist er Realvertrag, da er durch Übergabe und Annahme des Gutes zustande kommt, und bei dem Eisenbahnfrachtgeschäft auch Formalvertrag, da er von dem formellen Erfordernis der Ausstellung und Übergabe eines Frachtbriefes (§ 55 EVO.) abhängig ist.[7])

---

[3]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 291/92.
[4]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 533.
[5]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 293; ROHG. Bd. 9 S. 90; Keyßner S. 346; Frankenburger S. 585, 586, Gareis S. 472.
[6]) Makower Bd. 2 S. 1480.
[7]) Staub Bd. 2 S. 1906.

Streitig ist die Frage, ob der Frachtvertrag ein Vertrag zugunsten eines Dritten ist. Von den Gegnern dieser Auffassung wird geltend gemacht, daß der Frachtvertrag für den Empfänger „nicht unmittelbar durch seinen Abschluß einen Anspruch" begründet, sondern nur dann, wenn der Absender „nicht die nach § 73 EVO. zulässigen Änderungen bezüglich des Empfängers vorgenommen hat".[8]) Es ist zwar richtig, daß der Frachtvertrag die angeführten Eigentümlichkeiten an sich trägt, dieselben schließen aber keinesfalls aus, in ihm einen Vertrag zugunsten eines Dritten zu sehen. Denn derselbe kann bedingt (hier: durch die Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung) und so abgeschlossen werden, daß den Vertragschließenden (hier: dem Absender) die Befugnis vorbehalten sein soll, das Recht des Dritten (hier: des Empfängers) aufzuheben (§ 332 BGB.). Auch die Bestimmung von § 76 Abs. 2 EVO., daß der Empfänger „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtung" geltend machen kann, ändert hieran nichts; denn die Entstehung des Rechtes des Empfängers wird dadurch nicht berührt, sondern nur geregelt, daß die Gegenleistung, wenn sie dem Empfänger obliegt, Zug um Zug mit der Leistung aus dem Frachtvertrag zu erfolgen hat. Demnach ist in dem Frachtvertrag ein Vertrag zugunsten eines Dritten, d. h. ein Vertrag, aus dem bestimmungsgemäß ein Dritter berechtigt werden soll, und nicht nur ein zufällig zugunsten eines Dritten wirkender Vertrag zu sehen.[8])

Von dem Frachtvertrag ist der Transportmittelmiet- und der Dienstvertrag zu unterscheiden.[6]) [9]) Bei diesen Verträgen wird das Gut nicht zwecks Beförderung von einem Ort nach einem anderen dem mit der Ausführung Betrauten in Gewahrsam gegeben, sondern es werden ihm die Transportmittel — Wagen, Gespanne, Schiffe, Träger — abgemietet, mit denen der Absender bei eigener Leitung und unter eigener Verantwortung die Transporthandlungen vornimmt. Transportausführender ist hier der Absender selbst; es liegt eine reine locatio conductio rei und, falls der Vermieter auch Dienste leistet, zugleich operarum vor. Nicht notwendig ist, daß der Absender das Gut selbst begleitet. Es genügt, daß nach seinen Weisungen zu verfahren ist, und ob dabei der Transportzweck erreicht wird, berührt den Transportanten nicht.

Die Eisenbahn ist Frachtführer; die von ihr abgeschlossenen Transportverträge sind stets Frachtverträge. Werden in den

[8]) Blume S. 212 Anm. 1.
[9]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 286; v. Hahn Bd. 2 S. 575.

von dem Handelsgesetzbuch und der Eisenbahnverkehrsordnung vorgeschriebenen Fällen Begleiter mitgegeben, so wird dadurch die Frachtführereigenschaft der Bahn nicht berührt. Denn die Begleiter haben nur die Funktionen von Aufsichtspersonen, denen die nach der Natur des Gutes notwendige besondere Wartung obliegt.

Zweiter Abschnitt.

Die Haftung der Eisenbahn im allgemeinen.

§ 6.

Die Dauer der Haftung.

Die Haftung der Eisenbahn für die beförderten Güter bestimmt sich zeitlich nach der Dauer des Frachtvertrages. Der Frachtvertrag kommt zustande durch die Annahme des Gutes mit dem Frachtbrief (§ 61 EVO.), er wird beendet durch die Ablieferung. Beide Begriffe bedürfen einer näheren Erläuterung.

Die Annahme ist das zweiseitige Rechtsgeschäft, bei dem der Absender den Gewahrsam am Gute aufgibt und die Bahn ihn übernimmt. Beide Akte sind notwendig; das Fehlen eines derselben verhindert das Zustandekommen des Vertrages.[1]) Eine besondere Form ist im übrigen nicht notwendig. Nicht erforderlich ist insbesondere, daß die Annahme in den Räumen des Versandbahnhofs erfolgt,[2]) vielmehr ist der Abschluß als erfolgt auch dann anzusehen, wenn die Bahn durch einen Beamten oder einen Rollfuhrunternehmer das Gut an einem beliebigen Orte mitsamt dem Frachtbrief abholen läßt (§ 63 Abs. 8 EVO.).[3])

In diesem Falle ist das Anfahren ein Teil der Beförderung; es finden daher die frachtrechtlichen Bestimmungen Anwendung.

Der Frachtbrief ist beim Eisenbahnfrachtvertrag obligatorisch (§ 55 EVO.). Fehlt er bei Annahme des Gutes, so ist die Perfektion des Frachtvertrages ausgeschlossen. Äußerlich sichtbar gemacht wird der Abschluß durch das Aufdrücken des Tagesstempels der Abfertigungsstelle auf dem Frachtbrief, womit für

---

[1]) Es wird z. B. eine Kiste mit dem daraufliegenden Frachtbrief von dem Annahmebeamten verwogen und in die Listen eingetragen, weil der Absender, obwohl er von der Versendung absieht, gerade anderweit beschäftigt ist, den Vorgang nicht bemerkt und seinen Willen nicht erklärt. Es entsteht kein Frachtvertrag.

[2]) Anders Rundnagel S. 10.

[3]) So Schott bei Endemann Bd. 3 S. 366; Eger Bd. 1 S. 233.

und gegen die Bahn der Beweis über das Zustandekommen gesichert wird. Unterbleibt die Abstempelung, so ist deswegen der Vertrag nicht nichtig, der Beweis des Abschlusses wird aber erschwert und kann nicht durch den Frachtbrief erbracht werden. Wie aber bei fehlendem Stempel der Beweis für den Abschluß zulässig ist, so kann auch trotz Vorhandenseins des Stempels der Beweis des nicht erfolgten Abschlusses geführt werden.[4])

Werden auf einen Frachtbrief mehrere Stücke aufgegeben und die Übergabe derselben erfolgt sukzessive, so ist die Annahme erst mit Übergabe des letzten Stückes erfolgt.[5])

Die Ablieferung ist das einseitige Rechtsgeschäft, bei dem die Eisenbahn mit Zustimmung des Absenders bezw. Empfängers den zu Transportzwecken erlangten Gewahrsam wieder aufgibt.[6]) Ob dabei der von dem Berechtigten beabsichtigte Erfolg eintritt, ist gleichgültig. Eine traditio ist nicht erforderlich, ebensowenig ist die Bahn verpflichtet, das Gut dem Empfänger zuzuführen.[7])

Streitig war früher die Frage, ob in der Abgabe an Zoll- und Steuerbehörden inmitten des Transportes eine Ablieferung zu erblicken sei, wodurch die Haftung der Bahn unterbrochen würde. Diese Frage ist zu verneinen.[8]) Obliegenheit der Bahn ist es, während des Transportes alle Maßnahmen zu treffen und alle Manipulationen vorzunehmen, die zur Durchführung desselben notwendig sind. Erfordert die Fortsetzung des Transportes, daß das Gut einer zoll- oder steueramtlichen Revision unterzogen wird, so ist ein Grund nicht ersichtlich, diesen für den Transport genau so wie die Gestellung von Wagen usw. notwendigen Handlungen eine besondere Privilegierung einzuräumen.

Wird jedoch nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte die Übergabe an eine der genannten Behörden vorgenommen, so ist hierin eine Ablieferung zu erblicken, da der Absender bei Aufgabe durch die Bestimmung des Ortes stillschweigend die Vornahme derjenigen Handlungen genehmigt, die zur Erfüllung des von ihm geäußerten Willens (Beförderung des Gutes und Aushändigung an den Adressaten) notwendig sind.[9]) Ebenso liegt Ablieferung vor, wenn die Eisenbahn das Gut einem Rollfuhrunternehmer zur Zuführung übergibt, es sei denn, das Recht

---

[4]) Rundnagel S. 7; Makower Bd. 2 S. 1487; Gareis S. 474/75; Puchelt Bd. 2 S. 1189/90.

[5]) Eger Bd. 1 S. 230.

[6]) Puchelt Bd. 2 S. 1190 u. 1222; ROHG. Bd. 2 S. 247 u. 252; Staub zu § 429 Anm. 7—9.

[7]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 352.

[8]) Thöl S. 20; Eger Bd. 1 S. 234.

[9]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 337.

des Empfängers zur Abholung ist ausgeschlossen (§ 78 EVO.). Es endet damit also auch die Haftung der Eisenbahn.

Treten Ablieferungshindernisse ein, so dauert, da ja eben die Ablieferung nicht erfolgen kann, die frachtrechtliche Haftung der Bahn fort.[10]) Nimmt die Bahn aber nach § 81 Abs. 3 EVO. in einem solchen Falle das Gut auf Lager oder übergibt es einem Spediteur zur Einlagerung, so endet die frachtrechtliche Haftung mit diesem Vorgange und an ihre Stelle tritt die Haftung als Verwahrer bezw. für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns. Läßt der Absender, nachdem dies geschehen ist, das Gut wieder zurückschicken (§ 81 Abs. 1), so haftet die Eisenbahn von dem Augenblick ab, wo die Einlagerung aufhört und die Rückbeförderung beginnt, wieder nach frachtrechtlichen Grundsätzen. Interessant ist die Frage, wie die Haftung sich gestaltet, wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert. Auch in einem solchen Falle dauert die frachtrechtliche Haftung, da eine Ablieferung nicht erfolgt, gegenüber dem Absender fort, und zwar bis zu dem Zeitpunkte, wo das Gut (vgl. das vorher Gesagte) von der Bahn auf Lager genommen oder einem Spediteur übergeben wird.[11]) Dieses Ergebnis muß aus dem klaren Wortlaut von § 81 Abs. 1, 2, 3 gefolgert werden; es entspricht aber auch der Billigkeit, da der Frachtführer mit dem Eintritt eines solchen Falles immer rechnen muß und es daher keine unangemessene Forderung ist, von ihm die Einrichtung entsprechender Vorkehrungen zur Unterbringung des Gutes zu verlangen. Dies erfährt jedoch eine Änderung gegenüber dem Empfänger, wenn von ihm nachträglich das Gut angenommen und ihm ausgeliefert wird. Wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert (mit oder ohne Grund), so trifft er in einer Zeit, wo er verfügungsberechtigt ist (vgl. § 9 Ziff. 2), eine Verfügung über das Gut (wenn auch negativen Inhalts), insofern er es verhindert, daß die nach der Bestimmung des Frachtvertrages vorzunehmende Ablieferung ausgeführt wird. Wird nun das Gut in der Zeit zwischen Annahmeverweigerung und Annahme beschädigt und steht die Annahmeverweigerung mit dieser Beschädigung in einem Kausalzusammenhang, so ist die Eisenbahn dem Empfänger gegenüber nach § 456 HGB. haftfrei (sie haftet auch nicht ex deposito).[12]) Es ist dabei eine Folge des die Haftung nach § 456 HGB. in diesem Sinne er-

[10]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 553; Blume S. 233 Anm. 4.

[11]) Anders Eger Bd. 1 S. 247; Rundnagel S. 37; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 553.

[12]) So wohl auch — mit Ausnahme des letzten — RG. in Eisenb. E. Bd. 1 S. 270/71 und ROHG. ebenda Bd. 14 S. 295.

weiternden § 81 EVO., daß gegenüber dem einen Verfügungsberechtigten — dem Absender — das Handeln des anderen Verfügungsberechtigten — des Empfängers —, welches den Schaden verursacht, doch ohne Einfluß auf die Haftung der Eisenbahn bleibt.

Keine Ablieferung liegt vor, wenn das Gut dem Adressaten nur avisiert worden ist; denn es fehlt dann an seiner Zustimmung, daß die Eisenbahn den Gewahrsam an dem Gute aufgibt. Diese Zustimmung braucht nicht ausdrücklich, sondern kann durch konkludentes Handeln erklärt werden (z. B. der Adressat schickt nach Empfang des Avis seine Leute zur Abholung). Unzulässig ist es aber, eine Präsumtion der Zustimmung des Adressaten bezw. Absenders aufzustellen und danach als Ablieferung zu betrachten, wenn die Bahn im präsumtiven Auftrage (bezw. Zustimmung) desselben den Gewahrsam aufgibt.[13]) Auf diese Weise würde die Zustimmung, die ausdrücklich oder durch konkludentes Handeln zu erklären ist, durch das Fehlen eines Widerspruchs ersetzt.

Ist vom Absender dem Namen des Bestimmungsortes die Weisung „bahnlagernd" zugefügt, so ist anzunehmen, daß mit der Ankunft am Bestimmungsorte und der Verbringung des Gutes in den für bahnlagernde Güter bestimmten Raum die Ablieferung erfolgt ist. Denn der Gewahrsam ist der Bahn zu Transportzwecken übertragen worden, wozu das Einlagern von Gütern nach Beendigung der Beförderung nicht gehört (dies ist vielmehr eine von der Bahn anläßlich des Frachtgeschäfts geübte besondere Nebentätigkeit, wie die einstweilige Verwahrung nach § 453 Abs. 2 HGB., § 64 EVO.). Dadurch nun, daß der Absender der Bahn schon bei Abschluß des Frachtvertrages ein außerhalb des eigentlichen Frachtgeschäfts liegendes Handeln vorschreibt und die Bahn dieses Handeln (konkludent) übernimmt,

---

[13]) In der Entscheidung des 1. Senats des ROHG. v. 12. 11. 1872 Bd. 8 S. 24/25 wird als Ablieferung bezeichnet, wenn entsprechend dem Betriebsreglement nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation „die Zusendung (nämlich nach der Wohnung) im präsumtiven Auftrage des Adressaten bezw. des für diesen stipulierenden Absenders durch die von der Bahnverwaltung bestimmten Güterführer" besorgt wird. In dem behandelten Falle liegt aber ein „präsumtiver Auftrag" gar nicht vor, da, wie in der Entscheidung weiterhin ausgeführt wird, der Güterführer „vertragsmäßig zur Empfangnahme bezeichnet" ist. Daß die Entscheidung den „präsumtiven Auftrag" und damit auch die „präsumtive Zustimmung" nicht als ausreichend bezeichnen will, ergibt sich auch aus der Bezugnahme auf die Entscheidung v. 4. 5. 1871 (Bd. 2 S. 248 ff., 252/53). „Stillschweigende Einwilligung" ist nicht gleichbedeutend mit „präsumtiver Einwilligung". Denn die Präsumtion setzt voraus, daß keine Kenntlichmachung der Einwilligung, also auch keine stillschweigende, vorliegt.

wird ein (zweiter nämlich) Verwahrungsvertrag geschlossen, durch den der Absender im voraus und in konkludenter Weise seine Zustimmung zur Aufgabe des von der Bahn zu Transportzwecken erlangten Gewahrsams im Augenblick der Verbringung des Gutes auf Bahnlager erklärt.[14])

Für die ganze zwischen Annahme und Ablieferung liegende Zeit haftet die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag für das Gut. Außerhalb des genannten Zeitraumes haftet die Eisenbahn nur nach allgemeinen Grundsätzen.[15])

In den folgenden Paragraphen soll die Haftung näher erörtert werden.

§ 7.

Der Umfang der Haftung.

§ 456 HGB. bestimmt: Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

Im vorhergehenden Paragraphen ist erörtert worden, was unter Annahme und Ablieferung, in § 5, was unter Beförderung zu verstehen ist. Es braucht daher auf diese Begriffe nicht zurückgegriffen zu werden. Im vorliegenden Paragraphen ist festzustellen, was

1. unter Haften,
2. Verlust,
3. Beschädigung

zu verstehen ist, sowie zu 1., wie weit die Haftung sich erstreckt. Im folgenden Paragraphen soll dann auf den zweiten Teil des § 456 — Ausschluß der Haftung im allgemeinen — eingegangen werden.

Unter Haftung ist die Verpflichtung zu verstehen, für einen entstandenen Schaden Ersatz zu leisten. Die Grenzen für diese Verpflichtung sind bei der Eisenbahn überaus weit gesteckt.

Die Grundlage des Gesetzes bildet das im Edikt des Prätors über das receptum cauponum nautarum stabulariorum[1]) aufgestellte

---

[14]) Der gleichen Ansicht Frankenburger S. 591. Dagegen Makower Bd. 2 S. 1507; unklar Lehmann-Ring Bd. 2 S. 324. Die ausgesprochene Ansicht wird gestützt durch Schott bei Endemann Bd. 3 S. 336 und Thöl S. 31.

[15]) Ganz irrig sind daher die Ausführungen Rundnagels S. 11. Zum Erlöschen der frachtrechtlichen Haftung der Bahn ist keinesfalls notwendig, daß das Gut das Bahngebiet verlassen hat. Damit fallen auch die Schlußfolgerungen Rundnagels.

[1]) l. 1. D. 4, 9.

Haftungsprinzip, nach dem Schiffer und Inhaber von Gasthäusern und Stallwirtschaften dafür einzustehen hatten, daß die Gäste ihre Sachen, die sie in den Gewerbebetrieb der genannten Personen eingebracht hatten, unbeschädigt zurückerhielten. Inwieweit sie von dieser Haftung befreit werden konnten, war in der früheren Literatur streitig.[2]) Der Grund des Erlasses mag wohl der gewesen sein, daß die Wirte und Schiffer höchst unzuverlässige Leute waren, denen mit den schärfsten Maßregeln zu Leibe gegangen werden mußte. Wenngleich nun derartige Erwägungen für die moderne Gesetzgebung nicht maßgebend gewesen sind, so war doch im alten Handelsgesetzbuch die Haftung ex recepto allen Frachtführern auferlegt worden, wogegen das neue Handelsgetzbuch sie nur für die Eisenbahn bestehen läßt. Die Berechtigung dieser Maßnahme ist vielfach bestritten worden, doch würde es zu weit führen, auf die für und wider geltend gemachten Gründe näher einzugehen. Der Gedankengang des Gesetzgebers ist jedenfalls ganz klar. Gegenstand des Frachtvertrages ist nicht die Vornahme der Transporthandlungen, sondern die Herbeiführung eines Erfolgs, eines opus, nämlich der Ablieferung am Bestimmungsort des zur Beförderung angenommenen Guts in gleicher Anzahl und gleicher Beschaffenheit wie zur Zeit der Annahme. Aus dieser vertraglichen Verpflichtung ergibt sich ohne weiteres die weitere Verpflichtung der Bahn, allen Schaden zu prästieren, der durch Nichterfüllung des Vertrags entsteht, ohne Rücksicht zunächst darauf, was der Grund des Schadens ist.[3]) Eine solche strikte Durchführung des Haftungsprinzips würde jedoch zu Härten führen, insofern Fälle denkbar sind, in denen billigerweise die Eisenbahn nicht verantwortlich gemacht werden kann. Welches diese Fälle sind, soll, wie oben gesagt, in dem folgenden Paragraphen erörtert werden.

Im allgemeinen wird sich die Nichterfüllung der Vertragspflicht in dem Verlust oder einer Beschädigung des Guts darstellen, wozu entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung der Bahn zu rechtzeitiger Ablieferung noch die Versäumung der Lieferfrist tritt (vgl. § 11 unter 4).

Verlust des Gutes liegt vor, wenn der Frachtführer nicht in der Lage ist, es auszuhändigen.[4]) Gleichgültig ist es, was der Grund hierfür ist, besonders kommt es nicht darauf an, ob

---

[2]) vgl. Eger Bd. 1 S. 212 und die dort angegebene Literatur.
[3]) Eger Bd. 1 S. 251.
[4]) Staub zu § 414 Anm. 2; v. Hahn Bd. 2 S. 602; Lehmann-Ring S. 226; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 386.

er die Verfügungsgewalt mit oder gegen seinen Willen verloren hat.[5]) Hat z. B. die Bahn ein Gut, für das ein Frachtbriefduplikat ausgestellt ist, infolge einer nachträglichen Verfügung des Absenders (§73 EVO.) an diesen zurückgehen lassen, ohne die Vorlegung des Frachtbriefduplikates zu verlangen, und kann es deshalb dem das Frachtbriefduplikat vorzeigenden Adressaten nicht aushändigen (§ 73 Abs. 5 EVO.), so liegt ein Fall des Verlustes vor, für den sie dem Adressaten zu haften hat. Es ergibt sich also, daß der Verlust nicht abhängig ist von der Existenz oder Nichtexistenz des Gutes, sondern der Ablieferungsmöglichkeit. Daher kann die Eisenbahn allen Ansprüchen gegen Verlust durch den Beweis der zu erwartenden Ablieferung begegnen.[6]) Da aber, wie Rundnagel[6]) richtig ausführt, dem Adressaten nicht zugemutet werden kann, nun unbegrenzt zu warten, ob und wann die Bemühungen der Eisenbahn zur Herbeischaffung des Gutes Erfolg haben werden, ist ihm durch § 90 EVO. das Recht eingeräumt, es am 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist ohne weiteren Nachweis als verloren zu betrachten und Schadensersatz zu verlangen. Hier bereits vorweggenommen und besonders hervorgehoben sei, daß eine Verpflichtung zu einem solchen Vorgehen für den Empfänger und daher ein Recht der Eisenbahn, nach der genannten Frist das Gut für verloren zu erklären, nicht besteht. Der Empfänger kann sich vielmehr auf den Standpunkt stellen, daß Lieferfristüberschreitung vorliegt, und demnach Schadensersatz verlangen (was für ihn vielleicht günstiger ist). Demgegenüber muß man der Eisenbahn das Recht zugestehen, im Falle eines Verlustes durch Anzeige desselben an den Empfänger wenigstens die Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist auszuschließen, man muß jedoch dann auch, wenn der Empfänger entgegen der Anzeige der Eisenbahn den Verlust bestreitet, ihre Verpflichtung zum Beweis desselben anerkennen, der aber eben, wie gesagt, durch das Nichtvermögen der Ablieferung binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist nicht als erbracht anzusehen ist.

Schließlich ist noch auf die Begriffe Totalverlust und Partialverlust einzugehen. Ist ein Stück zur Beförderung aufgegeben worden und verloren gegangen, so hat man den einfachen Fall des Totalverlustes. Sind jedoch mehrere Stücke aufgegeben worden und nur eins ist verloren gegangen, so ist zweierlei möglich. Entweder handelt es sich bei den mehreren Stücken um einen Vertragsgegenstand (z. B. eine Wagenladung): dann

---

[5]) Goldmann Bd. 3 S. 1667.
[6]) Rundnagel S. 41.

liegt Partialverlust vor. Oder jedes der mehreren Stücke ist ein Vertragsgegenstand für sich (wobei es nicht darauf ankommt, ob sie mit einem einzigen Frachtbrief versandt werden): dann liegt Totalverlust vor.[7]) Die wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Güter ist hierbei unbeachtlich.

Den Beweis des Verlustes hat — mit Ausnahme der oben angeführten Fälle — der Schadensersatz Fordernde zu erbringen. Dabei hat er selbstverständlich auch nachzuweisen, daß ein Frachtvertrag überhaupt geschlossen worden ist; im übrigen ist er aber an Vorschriften nicht gebunden.

Beschädigung ist jede qualitative Wertminderung infolge von Beeinflussung der körperlichen Integrität.[8]) Gleichgültig ist es, worin sich die Wertverminderung äußert und inwiefern die körperliche Integrität angegriffen worden ist. So wird z. B. mit Recht eine Beschädigung angenommen, wenn Mehl infolge von Durchnässung an Backfähigkeit verloren hat, auch wenn es getrocknet abgeliefert wird. Hingegen ist es unzutreffend, das Sinken des Tauschwertes einer Ware wegen verspäteter, d. h. nach Ablauf der Lieferfrist erfolgender Ablieferung als eine Beschädigung anzusehen;[9]) dies ist vielmehr ein Fall (man kann wohl sagen der allgemeinste) des Versäumnisschadens nach § 466 HGB.[10])

Nach der Ansicht einiger Autoren[11]) ist auch bei der Beschädigung zu berücksichtigen, ob eine Mehrheit von Stücken vorhanden ist. Denn bilden diese Stücke zusammen eine wirtschaftliche Einheit derart, daß die Beschädigung eines Stückes den Wert der Gesamtheit mindert, so soll bei der Schadensberechnung nicht der Wert des einzelnen Stückes, sondern der Gesamtheit der Stücke zugrunde gelegt werden. Man wird sich jedoch dieser Meinung, daß die mehreren Stücke „als ein Leistungsobjekt“ aufzufassen und dementsprechend zu behandeln sind, nicht anschließen können. Denn dadurch kommt man zu einer Umgehung des in § 457 HGB. ausgesprochenen Satzes, daß der gemeine Handelswert oder der gemeine Wert, nicht aber der Affektions- oder relative Wert eines Gutes zu ersetzen ist. Dies zeigt sich sofort, wenn man einen praktischen Fall annimmt. Kommt, was Puchelt (vgl. Anm. 11) als Beispiel wählt,

---

[7]) Puchelt Bd. 2 S. 1243.

[8]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 335; Staub zu § 414 Anm. 3.

[9]) So Eger Bd. 3 S. 228; Goldmann Bd. 3 S. 1667; ROHG. Bd. 20 S. 347; Keyßner S. 445.

[10]) So Gareis-Fuchsberger S. 826; Lehmann-Ring S. 226; Düringer-Hachenburg S. 386/87; Staub zu § 414 Anm. 3; Schott bei Endemann Bd. 3 S. 335.

[11]) Gareis-Fuchsberger S. 826; Puchelt Bd. 2 S. 1203.

eine Anzahl von Marmorplatten zum Versand und nimmt man an, diese aus einem Stück von ganz besonders seltener Färbung gebrochenen Platten sind für ein Denkmal bestimmt und dafür genau abgepaßt, gelangen aber in zwei Partien zeitlich getrennt zur Beförderung, so müßte man in der Beschädigung einer Platte nicht nur die Beschädigung einer Sendung, sondern auch der zweiten Sendung sehen, insofern das ganze Denkmal beschädigt ist. Der zur Schadensberechnung anzuziehende Wert wäre daher auch der des Denkmals, nicht der der einen Plattensendung, die als solche ohne die andere Hälfte natürlich nur einen im Vergleich zum ganzen Objekt geringen Wert hat. Man müßte also sagen, daß bei der Wertberechnung des beschädigten Stücks der Wert, der ihm infolge seiner wirtschaftlichen Zugehörigkeit zu anderen und der daraus sich ergebenden Unersetzlichkeit zukommt, zu berücksichtigen ist. Eine solche Auffassung verstößt, wie oben gesagt, aber ganz offenbar gegen § 457 HGB. Bedenklich erscheint auch schon, daß die Meinung der Beteiligten — doch offenbar des Absenders oder des Empfängers — maßgebend für die wirtschaftliche Einheit sein soll. Wie soll hier der Parteiwillkür in der Auslegung des Begriffs „wirtschaftliche Einheit" eine Grenze gezogen werden? Soll man, um nur einen Fall herauszugreifen, z. B. die Beschädigung eines Stückes einer Sammlung als eine Beschädigung der ganzen Sammlung ansehen? Denn auch hier liegt eine wirtschaftliche Einheit vor. Die bekämpfte Auffassung leidet an dem Fehler, den im Handelsgesetzbuch gebrauchten Ausdruck „Gut" mit dem der „Sendung" aus § 56 Abs. 1 EVO. (unter d) gleichzustellen, während Gut gleichbedeutend mit „Frachtstück" ist. Maßgebend dafür, was ein Gut ist, ist nicht die Zusammenfassung auf einen Frachtbrief und nicht die innere Zusammengehörigkeit der Stücke, sondern die vom Absender willkürlich gewählte Versendungsart (ob Stückgut oder Wagenladung).

Wird wegen Beschädigung Schadensersatz verlangt, so liegt es dem Kläger ob, den Beweis über den Wert des Gutes und die Wertminderung zu erbringen. Von diesem Beweis befreit auch nicht die Angabe des Interesses an der Lieferung (§ 82 EVO.). Dieselbe soll nicht ein unbedingtes Maß des Schadens sein, sondern den Höchstbetrag der event. zu leistenden Entschädigung fixieren. Dafür, daß der entstandene Schaden dem angegebenen Interesse gleichkommt, besteht eine Vermutung nicht[12]) (vgl. hierzu § 12).

Über das Verhältnis der Schadensersatzansprüche beim Zu-

[12]) Blume Anm. 1 zu § 83 S. 249.

sammentreffen von Verlust oder Beschädigung mit einer Überschreitung der Lieferfrist soll in § 11 unter Ziff. 4 gesprochen werden.

§ 8.

Der Ausschluß der Haftung im allgemeinen.

Der zweite Teil des § 456 HGB. bestimmt, daß die Eisenbahn nicht haftet, wenn „der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht ist".

Im folgenden sollen die Haftausschließungsgründe einzeln behandelt werden, und zwar in der Reihenfolge, daß

1. höhere Gewalt,
2. Verschulden und
3. von der Eisenbahn nicht verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten,
4. äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung,
5. die natürliche Beschaffenheit des Gutes

erörtert wird.

1. Der Begriff der höheren Gewalt[1]) ist einer der meist umstrittenen des gesamten Rechts. Die über ihn vorhandene Literatur ist außerordentlich groß, und die Theorien sind fast so zahlreich als die Schriftsteller, die sich damit befaßt haben. In dem Rahmen der vorliegenden Arbeit ist es daher unmöglich, auch nur annähernd auf den ganzen Stoff einzugehen, es soll jedoch versucht werden, festzustellen, was, besonders im Hinblick auf die Praxis, als höhere Gewalt bezeichnet wird.

Der Begriff der höheren Gewalt stammt aus dem römischen Recht, in dem er jedoch eine klare Definition nicht gefunden hat. In der Literatur kommen dafür Ausdrücke wie vis major, theou bia, damnum fatale, force majeure, unabwendbarer Zufall

---

[1]) Als Literatur zu vergleichen ist insbesondere: Goldschmidt in Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 3 S. 79ff.; Exner, Der Begriff der höheren Gewalt; Eger Bd. 1 S. 212, 258, 265ff.; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 645, 654ff.; v. Hahn Bd. 2 S. 594, 596, 599, 600; Knauer S. 132/33; Cosack S. 411/12; Gareis-Fuchsberger S. 826; Puchelt Bd. 2 S. 1195/96; Makower Bd. 2 S. 586, 1587; Staub zu § 456 Anm. 7, 8, 9; Lehmann S. 885ff.; Entsch. d. ROHG. Bd. 2 S. 247, Bd. 8 S. 26ff.; Entsch. d. RG. Bd. 8 S. 376, Bd. 11 S. 147, Bd. 19 S. 39 u. 41, Bd. 21 S. 16/17, Bd. 44 S. 30, Bd. 48 S. 411, Bd. 54 S. 409, Bd. 60 S. 304.

vor, eine Klärung des darunter zu verstehenden Begriffs ist damit jedoch nicht zu erreichen. Die Wortinterpretation versagt überhaupt gänzlich, so daß von ihr vollständig abgesehen werden soll.

Die Lehre von der höheren Gewalt wird von zwei Theorien beherrscht: der subjektiven-relativen und der objektiven-absoluten. Jene versteht darunter das unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände trotz äußerster Vorsicht Unabwendbare, diese berücksichtigt die dem Ereignisse selbst innewohnenden objektiven Eigenschaften. Hauptvertreter der ersteren ist Goldschmidt, der letzteren Exner. Zwischen beiden gibt es eine überaus große Anzahl von vermittelnden Auffassungen, die bald mehr der relativen, bald mehr der objektiven zuneigen.[2]) Praktisch wird man am besten zur Lösung der Frage kommen, wenn man eine solche vermittelnde Stellung einnimmt und immer berücksichtigt, daß eine alle Zweifel unbedingt ausschließende Definition nicht gegeben werden kann, sondern nur gewisse Erfordernisse aufgestellt werden können, deren Nichtvorhandensein die Annahme eines Falls der höheren Gewalt ausschließt.

Im Anschluß an die relative Theorie Goldschmidts ist festzuhalten:

1. Das schädigende Ereignis darf nicht durch schuldhaftes Handeln der Leute der Eisenbahn verursacht worden sein.

2. Das schädigende Ereignis muß, durch Naturereignisse oder Handlungen dritter Personen veranlaßt, so sein, daß es trotz der weitestgehenden, den Umständen nach billigerweise überhaupt noch verlangbaren Vorsicht weder abzuwenden noch in ihren schädlichen Folgen zu beschränken war.

Hierzu kommt das der absoluten Theorie Exners entnommene Erfordernis

3. der äußeren Provenienz.

Es soll hier nicht weiter darauf eingegangen werden, warum die Eisenbahn für das Handeln ihrer Leute zu haften hat. Es genügt, festzustellen, daß ihr das Gesetz diese Haftung in § 458 auferlegt hat, der Umfang und die Berechtigung der Bestimmung sollen im zweiten Teile der Arbeit geprüft werden.

Obgleich die Haftung der Eisenbahn eine absolute, unbedingte und unausschließbare sein muß, wenn man berücksichtigt, daß die Herstellung eines Erfolges Gegenstand des Vertrags ist, sonach auch alle Gefahren von dem Verpflichteten getragen werden müssen, so ist doch ohne weiteres zuzugeben,

---

[2]) Eine übersichtliche Zusammenstellung der hauptsächlichsten Theorien mit kurzen kritischen Bemerkungen findet sich bei Pekrun S. 51 ff.

daß Fälle vorkommen können, in denen die strikte Durchführung des Haftungsprinzips zur Unbilligkeit führt. Solche Fälle werden stets vorliegen, wenn Ereignisse, besonders Naturereignisse, die Schädigung veranlaßt haben, gegen die ein Widerstand unmöglich ist. Diese Ereignisse können der verschiedensten Art sein, z. B. Blitzschlag, Bergsturz, Erdrutsch, Deichbruch, Lawinengang u. a. m. Man wird jedoch von dem Frachtführer fordern können, daß er sein möglichstes tut, um auch diesen Kräften gegenüber das Frachtgut zu schützen bezw. unter Berücksichtigung der Eintrittsmöglichkeit eines Unfalls die Folgen abzuwenden. Es ist klar, daß mit der Aufstellung dieses Erfordernisses ein unbestimmtes, fluktuierendes Element in die Begriffsbestimmung eingeführt wird. Dies ist jedoch unvermeidlich. Denn einerseits ist es selbstverständlich, daß von dem Frachtführer nicht die Einrichtung von Vorkehrungen gefordert werden kann, die zwar die Einwirkung jedes schädigenden Ereignisses ausschließen, aber zugleich auch so kostspielig sind, daß das Transportunternehmen unrentabel wird. Ein solches Verlangen würde den Betrieb von Transportunternehmen einfach unmöglich machen. Anderseits werden Gefahren, die heute noch als im Sinne der vorstehenden Ausführung unvermeidlich anzusehen sind, in kurzer Zeit vielleicht schon infolge des Fortschritts der Technik als unbedeutend und ohne Aufwand großer Mittel abwendbar anzusehen sein. Mag daher auch die Begriffsbestimmung, wie mit Recht eingewendet wird, an Bestimmtheit verlieren, so wird dafür der Rechtsprechung eine größere Bewegungsfreiheit eingeräumt, die jedenfalls die Nachteile dieses Vorgehens bei weitem aufwiegt.

Hervorzuheben ist, daß bei der Feststellung des „billigerweise“ zu verlangenden Maßes an Sicherungsvorrichtungen besonders auch der Umfang des Unternehmens zu berücksichtigen ist. Wird z. B. eine Gesellschaft eine Eisenbahn bauen, die zunächst nur bestimmt ist, ein Seitental mit dem Haupttale zu verbinden, so können große Tunnel- und Galeriebauten zur Vermeidung von Lawinengängen als über dieses Maß hinausgehend angesehen werden. Wenn jedoch die Linie weitergeführt, der das Tal abschließende Gebirgsstock durchbrochen und damit ein Hauptverkehrsweg geschaffen wird, so werden diese Bauten entsprechend der Zunahme an Frequenz ein den Mitteln der Unternehmer angemessener Aufwand sein, dem sie sich ohne Vernachlässigung einer sie haftbar machenden Pflicht nicht entziehen können.

Unter den Fällen, die sich nach vorstehendem als höhere Gewalt charakterisieren würden, ist zu unterscheiden, ob die

Entstehungsursache innerhalb oder außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegt. Diese Unterscheidung ist eine rein örtliche (vgl. hierzu den folgenden Abschnitt). Liegt die Entstehungsursache innerhalb des Betriebs, so liegt ein Fall höherer Gewalt nicht vor. Der Grund dieser Einschränkung ist, daß der Eisenbahnbetrieb seiner Eigenart nach besondere Gefahren aufweist, deren Eintrittsmöglichkeit als eine unausschließliche Folge des Vorhandenseins jenes sich darstellen. Für diese ist dem Frachtführer die Haftung unbedingt aufzuerlegen, da stets ein Kausalzusammenhang zwischen seinem Handeln und dem Eintritt des schädigenden Ereignisses vorliegt.

Dem Begriff des Betriebes ist eine sehr weite Ausdehnung zu geben. Es gehören dazu nicht nur die Betriebsmittel (rollendes Material, Bauten, Anlagen), sondern auch die bestimmungsgemäß vorgenommenen Transporthandlungen und deren Objekte (z. B. Transport von Gütern und Reisenden sowie diese selbst). Nach dieser Auffassung erscheinen die in der Literatur berührten Fälle, daß durch Explosion einer Höllenmaschine im Gepäckwagen oder durch plötzlich ausbrechenden Wahnsinn des Lokomotivführers Schaden verursacht wird, nicht als höhere Gewalt. Denn die Höllenmaschine ist infolge des von der Bahn betriebenen Frachtgeschäfts in ihren Betrieb gekommen, und der Lokomotivführer ist genau so gut ein Teil des Betriebsmaterials wie eine Wagenachse (wenigstens für den Verletzten), für dessen Zuverlässigkeit also die Bahn einzustehen hat. Wäre jedoch durch einen Blitzschlag der Wahnsinn des Maschinisten oder z. B. die Explosion eines auf einem Wagen beförderten Benzintanks verursacht worden, so läge höhere Gewalt vor. Daran ändert auch nichts, daß natürlich nicht der Blitzstrahl den Zug über das Sperrsignal hinausfahren und mit einem andern Zug zusammenstoßen ließ, sondern der wahnsinnige Führer, und daß auch nicht er den Zug in Brand steckte, sondern das aus dem explodierten Behälter ausfließende brennende Benzin. Denn es ist klar, daß der den Unfall hervorrufende, von außen her beeinflußte Teil im Bahnbetrieb liegen muß, wenn überhaupt eine Einwirkung auf diesen möglich sein soll.

Ein Streik der Eisenbahnangestellten ist nicht als höhere Gewalt anzusehen.[3]) Dieselben handeln dabei nicht in Ausübung eines Rechts, sondern pflichtwidrig, so daß also alle durch die Arbeitsniederlegung verursachten schädigenden Ereignisse als von ihnen verschuldet anzusehen sind. Für dieses Verschulden hat die Eisenbahn aber ohne jede Befreiungsmöglichkeit einzustehen.[4])

---

[3]) Staub Anm. 9 zu § 456 ist der Ansicht, daß es auf die Entscheidung

2. Die Eisenbahn kann sich zur Befreiung von ihrer Haftpflicht an zweiter Stelle der Einrede des Verschuldens des Verfügungsberechtigten bedienen. Die Frage, wer verfügungsberechtigt ist, ist nicht ohne weiteres klar und bedarf einer eingehenderen Betrachtung. Selbstverständlich ist in erster Linie der Absender verfügungsberechtigt. Dies ergibt sich ohne weiteres aus § 73 EVO., wo eine Reihe von ihm zustehenden Verfügungen aufgeführt werden. Es ist unnötig, auf dieselben einzeln näher einzugehen, da ihre Bedeutung nach dem Gesetzestext nicht zweifelhaft sein kann. Hervorzuheben ist aber, daß dieselben natürlich nicht gleichbedeutend sind mit den Anweisungen des Absenders (vgl. unter 3). Letztere beziehen sich auf die Handhabung des Gutes und haben daher nur tatsächliche, keine rechtliche Wirkung.

Weiter kann aber auch der Empfänger verfügungsberechtigt werden, wenn dies auch nicht ausdrücklich im Gesetz gesagt ist. Dies ist jedoch eine notwendige Folge von § 73 Abs. 9 EVO., wonach das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von ihm in Ausübung seines Rechtes nach § 76 Abs. 2 die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der daraus sich ergebenden Verpflichtungen im Klagwege geltend gemacht werden. Denn kann der Empfänger alle Rechte aus dem Frachtvertrag geltend machen, so steht ihm selbstverständlicherweise auch das Verfügungsrecht zu. Da nun aber nach Ankunft des Gutes der Absender so lange verfügungsberechtigt bleibt, bis der Empfänger seine Rechte geltend macht, und der Empfänger hierzu vom Zeitpunkt der Ankunft an berechtigt ist, so ergibt sich, daß für die Zeit zwischen Ankunft und Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrage seitens des Empfängers Absender und Empfänger verfügungsberechtigt sind.[5]) Dem steht ebensowenig das Recht des Absenders, die Rechte des Empfängers auszuschließen (§ 76 Abs. 2 letzter Satz), wie die Möglichkeit, daß der Empfänger durch Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn (bloßes Fordern der Auslieferung des Gutes genügt nicht) die Rechte des Absenders ausschließt, entgegen. Vielmehr beweist dies gerade, daß jeder von beiden zu Verfügungshandlungen berechtigt ist, freilich so, daß die Aus-

---

der Frage, ob Streik als höhere Gewalt anzusehen ist, überhaupt nicht ankommt, „denn es ist anzunehmen, daß die in § 456 bestimmte Haftung der Eisenbahn sich nicht auf alle Fälle vollständiger Betriebseinstellung bezieht".

[4]) Staub Anm. 1 zu § 458.

[5]) Rundnagel S. 86.

übung des Rechts sofort das des anderen vernichtet. Die Übergabe eines Frachtbriefduplikats beschränkt den Absender nur insofern in seiner Verfügungsgewalt, als er nicht mehr einseitig das Recht des Empfängers ausschließen kann, bedeutet aber nicht einen Ausschluß seiner eigenen Rechte.

Daß dem Empfänger allerdings dadurch, daß das Gut an dem Orte der Ablieferung gar nicht ankommt, die Möglichkeit, verfügungsberechtigt zu werden, schlechthin abgeschnitten wird, folgt ohne weiteres aus dem Wortlaut des Gesetzes.

Nicht erforderlich ist es also, daß der Empfänger etwas tut, um verfügungsberechtigt zu werden. Er ist es vielmehr unmittelbar auf Grund der Tatsache der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung. Obgleich er bei dieser Sachlage nur Rechte, aber keine Pflichten hat, so kann er doch im Sinne von § 456 HGB. ein „Verschulden“ begehen.[6])

Unabhängig von der Verfügungsberechtigung ist das Recht auf Schadensersatz. Dieses steht dem Absender vom Abschluß des Frachtvertrages, dem Empfänger erst von dem Zeitpunkt an zu, wo er die Rechte aus dem Frachtvertrag geltend machen kann.

Ist ein Schaden in den vorstehend abgegrenzten Zeitabschnitten infolge des Verschuldens des jeweils Verfügungsberechtigten entstanden, so haftet die Bahn nicht.

3. Dem Verschulden des Verfügungsberechtigten stellt das Gesetz gleich die von der Eisenbahn nicht verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten. Hat dieser der Eisenbahn eine Anweisung gegeben, z. B. daß Tiere auf der Reise nicht gefüttert und getränkt werden sollen, und sterben infolge der unterbliebenen Nahrungsdarreichung die Tiere während der Beförderung, so haftet die Eisenbahn nicht. Dies ist nichts Neues, und für einen solchen Fall würde die unter 2. besprochene gesetzliche Bestimmung ausreichend gewesen sein. Wichtig wird die Bestimmung erst dadurch, daß die Eisenbahn trotz der Anweisung des Verfügungsberechtigten zu haften hat, wenn sie dieselbe verschuldet hat. Der Haftgrund ist in diesem Falle die ihr zur Last fallende Veranlassung zu der schädigenden Anweisung. Der Ausdruck „verschuldet“ bezeichnet in diesem Zusammenhange einfach den Kausalnexus. Eine Schuld in dem Sinne, daß seitens der Eisenbahn ein Fehler vorzuliegen habe, ist nicht erforderlich, sie haftet auch, wenn sie z. B. aus entschuldbarer Unkenntnis der im vorliegenden Falle notwendigen Maßnahmen gehandelt hat.

Ist ein Verschulden des Verfügungsberechtigten und der

---

[6]) Anders Pekrun S. 77; vgl. dagegen unter 3.

Eisenbahn anzunehmen, so greift § 254 BGB. Platz. Für die Schadensberechnung ist jedoch § 457 HGB. maßgebend.[7])

4. Die Eisenbahn haftet nicht, wenn der Schaden durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung verursacht ist. Unter Mängeln der Verpackung ist sowohl ihr gänzliches Fehlen, wo sie der „Natur" des Gutes nach erforderlich ist, wie ihre Fehlerhaftigkeit zu verstehen. Fehlerhaft ist die Verpackung, wenn sie nicht geeignet ist, das Gut gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung zu schützen, jedoch ist nicht erforderlich, daß dabei eine andere als die gewöhnliche, ordnungsmäßige Beanspruchung berücksichtigt wird.[8]) Die Eisenbahn kann also nicht verlangen, daß in Zeiten besonders regen Verkehrs, z. B. vor Weihnachten, die Verpackung verstärkt wird. Es genügt, daß sie so ist, daß unter normalen Umständen der Schutz ausreicht. Ist der Mangel äußerlich erkennbar und die Eisenbahn hat sich nicht nach § 62 EVO. ein Anerkenntnis hierüber geben lassen, so haftet sie, ohne sich auf den Mangel berufen zu können, denn jede der Beschaffenheit des Gutes nicht angemessene Behandlung erscheint dann als schuldhaft.[9])

Fraglich kann es sein, ob die Verpackung auch dann als mangelhaft anzusehen ist, wenn es unterlassen worden ist, auf ihr Merkmale anzubringen, die auf den Beschädigungen besonders leicht ausgesetzten Inhalt der Sendung hinweisen. Üblich ist im allgemeinen die Anbringung von solchen Hinweisen, die auch in symbolischen Zeichen (Aufmalen eines Glases, von Früchten usw.) bestehen können.[9]) Fehlen sie aber, so liegt kein Mangel vor. Denn unter Verpackung sind allein die körperlichen Vorrichtungen zu verstehen, die eine Einwirkung auf das Gut zu verhindern geeignet sind.

Selbst die erkannten Mängel abzustellen, ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, auch wenn es sicher ist, daß das Gut infolge davon beschädigt werden wird.[10])

5. Schließlich haftet die Eisenbahn auch nicht für den Schaden, der durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht wird.

Bevor auf die Einzelheiten der Bestimmung eingegangen wird, soll das Verhältnis zwischen ihr und den Haftausschließungsgründen des § 459 unter Ziff. 4 festgestellt werden. § 456 be-

---

[7]) Düringer-Hachenburg S. 654.
[8]) v. Hahn Bd. 2 S. 595; Makower Bd. 2 S. 1587.
[9]) v. Hahn Bd. 2 S. 608.
[10]) Düringer-Hachenburg S. 655.

handelt die Fälle, in denen der Schaden als eine unabwendbare Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes anzusehen ist, derart, daß die vom Absender gewollte Beförderung ohne Eintritt des Schadens überhaupt nicht denkbar ist. § 459 dagegen bezieht sich auf die Fälle, bei denen ein besonderen Gefahren ausgesetztes Gut transportiert werden soll, was zwar unbeschädigt ankommen kann, bei dem jedoch unter Umständen bereits die ordnungsmäßigen Transporthandlungen die Beschädigung veranlassen können. Jenes ist ein spezifizierter Fall höherer Gewalt, dieses ein mit Hinblick auf die Art des Gutes spezifizierter Zufall.

Innerer Verderb ist jede organische Veränderung, wodurch das Gut die ursprüngliche Beschaffenheit verliert. Nicht notwendig ist, daß es entwertet wird, jedoch muß eine Umgestaltung stattgefunden haben, so daß zwischen dem Gut zur Zeit der Annahme und zur Zeit der Ablieferung ein Wesensunterschied hinsichtlich des wirtschaftlichen Zwecks besteht. Dies ist z. B. nicht der Fall, wenn Eisengallustinte versandt wird und das darin enthaltene dreiwertige Eisen in zweiwertiges oxydiert: die Tinte ist Tinte geblieben. Es kann also von Verderb überhaupt nicht gesprochen werden.

Unter Schwinden ist das Wenigerwerden des Gutes durch Substanzverlust zu verstehen.[11]) Darunter fällt also nicht der in § 460 erwähnte Gewichtsverlust, der auch bei Gleichbleiben der Menge des Gutes (Anzahl der Häute, Menge der Knochen usw.) eintreten kann. Verdunsten kann sowohl zum Schwinden (wenn z. B. Benzin verdunstet) wie zum Gewichtsverlust nach § 460 gehören (z. B. Austrocknen von Kitte, Früchten).[12])

Gewöhnliche Leckage ist das Dringen von Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde in einer das Regelmaß nicht übersteigenden Menge.[13]) Es ist die Folge der unvermeidlichen Mangelhaftigkeit der Fastage und, da diese ja vom Absender herrührt, schon unter dem Gesichtspunkte des Verschuldens desselben der Eisenbahn nicht zuzurechnen.

Die Eisenbahn ist jedoch nicht nur hinsichtlich der Befreiungsumstände,[14]) sondern auch hinsichtlich der Verteilung der Beweislast ungünstig gestellt. Sie hat die von ihr erhobene Einrede zu beweisen, und zwar nicht nur das Vorhandensein eines der aufgeführten Befreiungsgründe, sondern auch den Kausalzusammenhang zwischen demselben und dem Schaden. Eine Ver-

---

[11]) Düringer-Hachenburg S. 456.
[12]) Nach v. Hahn Bd. 2 S. 507 ist es gewöhnliche Leckage.
[13]) RG. Bd. 56 S. 401.
[14]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 654.

mutung für denselben besteht nicht. Deshalb hat die Eisenbahn stets zu haften, wenn die Ursache des Schadens unaufgeklärt bleibt. Die Worte des Gesetzes „es sei denn, daß“ sind gleichbedeutend mit „es sei denn, die Eisenbahn beweist, daß“.[14])

Die Umkehr der Beweislast ist eine direkte Folge des Satzes, daß die Eisenbahn schlechthin für alles zu haften hat, was in der Zeit von Annahme bis Ablieferung mit dem Gut vorgeht. Es ist irrtümlich, diese Gestaltung der prozessualen Normen als den Hauptzweck des § 456 und den Kern der ganzen Lehre von der Haftung anzusehen. Wenn auch zuzugeben ist, daß die praktische Bedeutung der Bestimmung außerordentlich groß ist und den Bedürfnissen des Lebens am besten Rechnung trägt, insofern bei der Ausdehnung des Eisenbahnverkehrswesens es für den Beschädigten in den meisten Fällen materiell unmöglich sein würde, die Schadensursache nachzuweisen, so ist doch immer ihr rechtlich sekundärer Charakter festzuhalten, da sonst Ursache und Wirkung verwechselt werden. Die Gestaltung der materiellrechtlichen Normen über die Haftung bedingt in diesem Falle zwangsweise die Gestaltung der prozessualen Normen.

§ 9.

Der Ausschluß der Haftung bei Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld, Wertpapieren und § 467.

Der Abs. 2 des § 456 — eine Wiederholung von § 429 Abs. 2 — und § 467 bestimmen den Ausschluß der Haftung für eine Reihe bestimmter Güter, die sich durch ihren hohen Wert bezw. ihre besondere Gefährlichkeit für den Transport auszeichnen.

Mehrfach ist die Frage erörtert worden, ob die Stellung der Bestimmung des § 456 Abs. 2 systematisch richtig ist, oder ob sie nicht sachgemäßer mit den Fällen des § 459 vereinigt worden wäre. Das letztere ist — allerdings unter Vorbehalt — zu verneinen. Nach § 456 wird die Eisenbahn schlechthin von jeder Haftung frei, ohne Rücksicht darauf, aus welchem Grunde der Schaden entstanden ist, allerdings nur bei ganz bestimmten Sachengattungen; bei den Fällen des § 459 hingegen wird die Haftung der Eisenbahn in Ansehung von Gütern einer besonderen Beschaffenheit für Schaden, der mit dieser in Zusammenhang steht, aufgehoben. Bei ersterem ist also unbeachtlich der Kausalzusammenhang zwischen Beschaffenheit des Gutes und Schaden: Es kommt allein auf die Art des Gutes an. Bei letzterem dagegen ist die Art des Gutes unbeachtlich: Es kommt allein auf die Beziehung zwischen Besonderheit der Beschaffenheit und

Schaden an. — Mit den in Abs. 1 des § 456 aufgeführten Haftausschließungsgründen steht die Bestimmung in Abs. 2 des § 456 allerdings auch nur in einem losen Zusammenhange, insofern sie eine generelle Ausnahme von dem allgemeinen Haftungsprinzip bildet. Nach alledem würde, wenn man überhaupt auf eine so strenge Systematik Wert legen will, wohl am meisten zu empfehlen gewesen sein, sie weder mit § 456 noch mit § 459 zu verbinden, sondern ihr einen besonderen Paragraphen, wenn auch im Anschluß an § 456, anzuweisen.

Die Eisenbahn soll frei sein von jeder Haftung, wenn die zum Versand gebrachten Güter Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld oder Wertpapiere sind und die Beschaffenheit oder der Wert des Gutes nicht bei Übergabe angegeben worden ist, sowie wenn Gegenstände, die von der Beförderung vollständig ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung aufgegeben oder die für diese Gegenstände vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln unterlassen werden. Es soll im nachfolgenden festgestellt werden, was unter den aufgezählten Gegenständen, für die der Haftausschluß besteht, zu verstehen ist.

a) Kostbarkeiten sind nach der herrschenden Ansicht Gegenstände, die im Verhältnis zu ihrem Umfange oder ihrem Gewicht einen ungewöhnlich hohen Wert besitzen.[1]) Nach § 54 EVO. und den Ausführungsbestimmungen dazu gehören hierzu namentlich Gold- und Silberwaren, Platina, Münzen (soweit sie außer Kurs gesetzt sind und entweder bloß Metallwert oder Liebhaberwert besitzen), Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und Stickereien. Ferner sind hinzuzurechnen Antiquitäten und Raritäten.[2]) Bei einigen dieser Gegenstände kann es zweifelhaft erscheinen, ob sie als Kostbarkeiten oder als Kunstwerke anzusehen sind, so z. B. bei Spitzen, Stickereien und Altertümern. Für die Entscheidung dieser Frage ist als maßgebend anzusehen, ob der besondere Wert eine Folge des Materials und der Seltenheit (Kostbarkeit) oder der Form und der Ausführungsart (Kunstwerk) ist.

Da der Zweck der Bestimmung lediglich der ist, der Eisenbahn die Einrichtung besonderer, dem Wert des Gutes entsprechender Vorsichtsmaßregeln zum Schutze desselben zu ermöglichen, so ist es gleichgültig, in welcher Form die Kostbarkeit des Gegenstandes kenntlich gemacht wird. Daher ist weder die

---

[1]) Cosack S. 406; Schott bei Endemann Bd. 3 S. 332; Eger Bd. 1 S. 294.

[2]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 332.

genaue Bezeichnung des Gutes (wodurch die Wichtigkeit der Unterscheidung zwischen Kostbarkeit und Kunstwerk praktisch unbeachtlich wird), noch die genaue Bezeichnung des Wertes in Geld notwendig. Erforderlich ist jedoch, daß sich aus der gewählten Bezeichnung der besondere Wert unzweifelhaft ergibt, z. B. daß bei Verwendung einer Gattungsbezeichnung auch alle der Gattung angehörigen Objekte Kostbarkeiten sind.[3]) Andererseits genügt eine Bezeichnung, die dem mit den kaufmännischen Gepflogenheiten Vertrauten genügenden Aufschluß zu geben geeignet ist.[4])

Es muß noch auf eine Schwierigkeit eingegangen werden, die sich aus der angeführten Definition für „Kostbarkeiten" unter Berücksichtigung der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung ergibt. Nach denselben müssen Kostbarkeiten in Kisten oder Fässern verpackt zur Beförderung gebracht werden, die einzeln nicht unter 25 kg wiegen dürfen. Da nun bei Beantwortung der Frage, ob ein Gegenstand im Verhältnis zu seinem Umfang oder seinem Gewicht einen besonders hohen Wert hat, selbstverständlich nur der Umfang oder das Gewicht des ganzen Stückes so, wie sie der Eisenbahn bei der Aufgabe erkenntlich sind, nicht des Inhaltes maßgebend ist, so besteht folgende Möglichkeit. Haben Gegenstände, die immer zu den Kostbarkeiten zu rechnen sind, wie Edelsteine und Perlen, einen verhältnismäßig geringen Wert, z. B. von 300 Mk., so steht derselbe zu dem Gewicht des Stückes (also Inhalt samt Verpackung) von 25 kg in keinem Mißverhältnis. Weiter gibt es nun viele Gegenstände, die bei gleichem oder sogar geringerem Gewicht höheren Wert haben (z. B. Schreibmaschinen, Maschinenteile, Präzisionsinstrumente und ähnliches), ebenfalls ohne daß der Wert im Verhältnis zum Gewicht besonders hoch ist, und ohne daß man die Gegenstände als Kostbarkeiten bezeichnen könnte. (Der Wert von 300 Mk. ist natürlich ganz beliebig gewählt, denn es gibt viele Werte, die für ein Gut von 25 kg Gewicht nicht als besonders hoch anzusehen sind.) Daraus folgt, daß Sendungen von gleichem Gewicht und gleichem Wert doch bald als Kostbarkeit bezeichnet werden müssen, bald nicht, obwohl bei der gleichen äußeren Beschaffenheit die Anwendung der Definition dies nicht ergibt: Dann ist die Definition in der oben gegebenen Form nicht zutreffend; oder aber, daß durch die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung die Anwendung der Definition in der Praxis für gewisse Fälle un-

---

[3]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 333; RG. Bd. 7 S. 126.
[4]) RG. Bd. 7 S. 126.

möglich gemacht wird, da sie, notwendigerweise auf das ganze Stück bezogen, Gegenstände als Kostbarkeiten nicht erscheinen läßt, die es bei der ursprünglich beabsichtigten und in Betracht gezogenen Anwendungsweise sowohl wie nach dem Gesetze sind. Beide Ergebnisse sind gleich unbefriedigend und entsprechen ganz offensichtlich nicht dem, was bei der Bestimmung beabsichtigt war. Berücksichtigt man aber gerade dies — und das ist natürlich die Hauptsache - , so wird man einen die Eisenbahn von der Haftung befreienden Verstoß gegen die Deklarationspflicht nicht annehmen dürfen, wenn der Wert des Inhaltes des Stückes, mag er an sich auch zu den Kostbarkeiten zu rechnen sein, in einem Mißverhältnis zu dem Gesamtgewicht des Stückes nicht steht.

b) Als Kunstgegenstände nennt die Eisenbahnverkehrsordnung beispielsweise Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguß. Kunstaltertümer. Diese Aufzählung ist natürlich nicht erschöpfend, es gehört vielmehr dazu alles, was als ein Produkt künstlerischen Schaffens anzusehen ist. Die Angabe der Natur dieser Gegenstände wird nicht deshalb gefordert, weil diese Objekte der Gefahr einer Beschädigung besonders ausgesetzt sind (trifft dies zu, so fallen sie unter § 459 Ziff. 4), sondern weil sie einen besonderen Wert haben und demnach der zu leistende Schadensersatz bei Beschädigung usw. außergewöhnlich hoch ist. Der Eisenbahn soll daher Gelegenheit geboten werden (wie schon unter a) ausgeführt), besondere Schutzmaßregeln ergreifen zu können. Wie bei den Ausführungen unter a) ist auch hier zu beachten, daß der Grund der Bestimmung das Mißverhältnis zwischen dem tatsächlichen und dem äußerlich erkennbaren Werte des Gutes ist, über das aufzuklären eine nach der bona fides dem Absender obliegende Pflicht ist. Daraus ergibt sich jedoch ebenfalls wieder, daß bei Gütern, auch wenn sie Kunstwerke enthalten, so lange eine Werts- oder Inhaltsangabe nicht verlangt werden kann, als Umfang oder Gewicht des zur Versendung gelangenden Stückes dem Werte entsprechen. Diese Einschränkung ist ein Erfordernis der Billigkeit. Bestimmte Sätze lassen sich hinsichtlich dieses Verhältnisses jedoch nicht aufstellen, so daß der Richter von Fall zu Fall nach seinem Ermessen zu entscheiden hat.[5])

c) Unter Geld ist sowohl gemünztes Geld wie Papiergeld zu verstehen. Außer Kurs gesetzte Münzen werden je nach den Umständen als Geld oder als Kostbarkeit (nach dem Metall- oder dem Sammelwert) anzusehen sein. Hervorgehoben sei, daß auch bei Geld die allgemeine Angabe wie „Goldmünzen, Silbermünzen“ genügt, nicht erforderlich aber die Angabe des Wertbetrages ist.

d) Wertpapiere sind Papiere mit Geldwert. Dazu gehören nicht Dokumente (dieselben können als Handschriften oder Autographen aber vielleicht Kostbarkeiten sein).[5]) Die im § 54 EVO. vorgenommene Gleichstellung der Dokumente mit dem Gelde ist eine nach § 471 HGB. unzulässige, demnach nichtige Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn.

Die Beschaffenheit oder der Wert des Gutes müssen in den vorstehenden Fällen der Eisenbahn bei der Übergabe zur Beförderung angegeben werden, andernfalls ist die Eisenbahn haftfrei. Diesem Erfordernis wird Genüge getan, wenn die Angabe zu einer Zeit gemacht wird, wo die Eisenbahn noch in der Lage ist, die nötigen Schutzmaßregeln zu treffen oder das Gut zurückzugeben.[6]) Unterbleibt jedoch die Angabe, so ist die Eisenbahn von jeder Haftung aus dem Frachtvertrage frei, sogar bei dolosem Handeln.[6]) Ansprüche nach Bürgerlichem Gesetzbuch kann jedoch der Absender auch trotzdem geltend machen.

Nimmt die Eisenbahn jedoch Güter zur Beförderung an, für die eine Inhaltsdeklaration notwendig ist, obwohl diese nicht erfolgt und die Eisenbahn die Beschaffenheit kennt, so kann sie sich auf die Haftausschließung nach § 456 Abs. 1 nicht berufen. Denn in diesem Falle hat sie selbst in arglistiger und gegen die guten Sitten verstoßender Weise gehandelt und kann daraus nicht die für sie günstigen Rechtsfolgen herleiten.[7])

e) § 467 HGB. entspricht dem § 96 EVO. Als Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, sind danach solche anzusehen, „deren Beförderung nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist". Weiter gehören dazu die in § 54 EVO. aufgeführten Gegenstände. Voraussetzung für die Haftbefreiung der Bahn ist, daß die Aufgabe unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung des Gutes erfolgt ist. Es muß also eine Täuschung der Bahn über den wahren Inhalt der Sendung vorliegen, die es veranlaßt hat, daß das Gut trotz der entgegenstehenden Vorschriften angenommen wurde. Nicht erforderlich ist, daß die Täuschung vom Absender in doloser Weise herbeigeführt worden ist. Auch wenn der Absender gutgläubig falsche Angaben gemacht hat und selbst getäuscht worden ist, ist die Eisenbahn haftfrei. Wenn jedoch die Eisenbahn Güter annimmt, deren Beförderung überhaupt oder unter den vorliegenden Umständen unzulässig ist, obwohl sie davon

---

[5]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 332.
[6]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 333.
[7]) Senckpiehl S. 332.

unterrichtet war, so haftet sie im vollen Umfange.[8]) Denn in diesem Falle liegt ein doloses Handeln der Bahn vor, insofern sie trotz Kenntnis der Unzulässigkeit der Beförderung den Frachtvertrag abschließt, als ob er zulässig sei, und dadurch zu Unrecht im Absender den Glauben erweckt, als solle sie nun frachtrechtlich verpflichtet sein. Infolge des eigenen Dolus kann sie aus dem des Absenders keine Haftbefreiung ableiten.

Wichtig ist, daß nur die Haftung der Bahn aus dem Frachtvertrage ausgeschlossen ist. — Die Befreiung erstreckt sich sogar auch auf den Fall, daß die Eisenbahn den Schaden vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit verursacht hat. Andere Ansprüche dagegen, wie z. B. Ersatzansprüche wegen unerlaubter Handlung nach Bürgerlichem Gesetzbuch und der Anspruch auf Herausgabe, bleiben aber unberührt.[9])

Streitig ist die Frage, ob der Absender im vorliegenden Falle einen Anspruch auf Beförderung hat, d. h. ob hinsichtlich der Güter ein Frachtvertrag besteht, wenn auch die Haftung ausgeschlossen ist. Gegen das Bestehen des Vertrages wird geltend gemacht, daß für die Eisenbahn nicht eine Transportpflicht bestehen kann für Güter, die nach dem Gesetz nicht befördert werden dürfen. Für das Bestehen wird der Wortlaut des Gesetzes angeführt: „So ist die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen". Es muß also, so wird argumentiert, der Frachtvertrag bestehen, sonst würde es unnötig sein, die Haftung daraus auszuschließen. Wenn man auch nicht übersehen kann, daß der Wortlaut des Gesetzes nicht klar ist, so muß man sich doch im allgemeinen der ersten Ansicht anschließen. Verträge, die einem gesetzlichen Verbot zuwiderlaufen, sind zwar nicht ohne weiteres nichtig (§ 134 BGB.), und ob sich aus dem Gesetz für den Frachtvertrag etwas anderes ergibt, ist gerade Gegenstand der streitigen Auslegung. Auch kann man nicht sagen, daß ein Beförderungsvertrag über gesetzlich von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände schlechthin den guten Sitten widerspräche und deshalb (§ 138 BGB.) nichtig sei. Das Nichtbestehen der Verpflichtung zum Transport ergibt sich vielmehr aus den Gründen, aus denen die Beförderung für unzulässig erklärt worden ist. Bei den von dieser Maßregel betroffenen Gegenständen handelt es sich um solche, die entweder dem Postzwang unterliegen (§ 54 Abs. 1 A EVO.): dann würde sich die Eisenbahn durch die Beförderung strafbar machen; oder eine Gefährdung der allgemeinen Sicher-

---

[8]) Anders Rundnagel S. 67.
[9]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 685; Goldmann Bd. 3 S. 1800.

heit mit sich bringen (§ 54 Abs. 1 B EVO.): dann würde von Gesetzes wegen diese Gefährdung geradezu erzwingbar sein.

Es erscheint ausgeschlossen, dem § 467 eine solche Auslegung zu geben. Anders dagegen muß man sich stellen, soweit Gegenstände in Frage kommen, die bloß wegen ihres besonderen Wertes nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind. Hier ist der Zweck des Ausschlusses nicht Schutz der Bahn vor Strafe oder der Allgemeinheit vor Gefahr, sondern Schutz der Bahn vor Überraschung durch allzu hohe Ersatzforderungen. Dieser Zweck ist aber erreicht, wenn die Haftung der Bahn ausgeschlossen ist, der Fortfall der Verpflichtung zur Beförderung ist dagegen nicht notwendig. Daher wird man bei solchen Gegenständen auch einen Anspruch auf Beförderung annehmen, insoweit sich also der zweiten Meinung anschließen müssen. Aus dem Gesagten geht hervor, daß ein Frachtvertrag auch dann nicht besteht, wenn die Eisenbahn in Kenntnis der Sachlage zur Beförderung nicht zugelassenes Gut angenommen hat. Die Eisenbahn haftet dann aber (vgl. den Abs. 1 dieser Ziffer) so, als hätte ein Frachtvertrag bestanden. Denn auch hier hat sie ihrerseits dolos gehandelt. Daß die Eisenbahn nach den frachtrechtlichen Bestimmungen doch zu haften hat, wenn sie bei der unzulässigen Annahme schuldhaft gehandelt hat, läßt der Wortlaut des Gesetzes allerdings nicht ohne weiteres erkennen.

§ 10.

Der Ausschluß der Haftung für bestimmte Schadensfälle.

Nach den §§ 459 u. 460 kann die Eisenbahn in sieben bestimmten Fällen Befreiung von der Haftpflicht geltend machen. Das Eigentümliche dieser Fälle ist, daß der Grund hierfür der (wirkliche oder vermutliche) Kausalzusammenhang zwischen der besonderen, die Möglichkeit einer Schädigung steigernden Beschaffenheit des Gutes bezw. der Transportart und dem Eintritt des Schadens ist. Wie schon ausgeführt,[1]) besteht zwischen den hier zu behandelnden Fällen und den Haftausschließungsgründen des § 456 Abs. 1 darin der wesentliche Unterschied.

Im folgenden soll auf die einzelnen Bestimmungen kurz eingegangen werden.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. In Ansehung der Güter, die nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Ver-

[1]) vgl. § 9 Abs. 1.

einbarung mit dem Absender in offengebauten Wagen befördert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht.

Eine große Anzahl von Gütern bedarf nicht des besonderen Schutzes, den der allseitig geschlossene Wagen gewährt. Für solche Güter werden daher offene Wagen zum Transport verwendet, wodurch sich die Frachtkosten verringern lassen. Diesem Vorteile steht der Nachteil gegenüber, daß der offene Wagen das Gut den verschiedensten Einflüssen, wie z. B. Unbilden der Witterung, Funkenflug, Einwirkung Dritter usw., in erhöhtem Maße zugänglich macht. Ist daher das Gut nach den Tarifen oder dem Wunsche des Absenders in der gefährlicheren Weise auf solchen Wagen zu befördern, so ist es billig, die Eisenbahn für die aus der Transportart sich ergebenden besonderen Gefahren nicht haften zu lassen. Der Grund zur Verminderung der Haftpflicht der Eisenbahn ist nicht der, daß ihr für den billigeren Frachtsatz geringere Verpflichtungen auferlegt werden sollen, sondern der, sie gegen den infolge einer nur dem Absender zugute kommenden Maßregel eintretenden Zuwachs an Gefahr zu schützen. Für geringere Leistung wird nicht geringere Gegenleistung geboten, sondern für eine besondere, die Fährlichkeit erhöhende Transportart wird die Verantwortlichkeit dem aufgebürdet, der den Nutzen jener hat.

Verschiedene Beurteilung findet die Frage, ob die Bestimmung Platz greift, wenn die Eisenbahn entgegen dem Tarif oder der Vereinbarung mit dem Absender einen geschlossenen Wagen verwendet. Nach der einen Ansicht ist unbeachtlich, wie transportiert wurde, und allein maßgebend, wie transportiert werden durfte.[2]) In Verbindung mit dem Vorhergesagten kommt man danach zu dem Ergebnis, daß die Eisenbahn von der Haftung frei wird für das schädigende Wirken von Gefahren, die gar nicht bestanden. Es erscheint fast überflüssig, die Unrichtigkeit dieser Auffassung noch besonders festzustellen. Nach der anderen — richtigen — Ansicht dagegen kommt allein die tatsächlich gewählte Transportart in Betracht. Verwendet die Eisenbahn geschlossene Wagen, wo offene zulässig waren, so haftet sie, denn von einem Kausalzusammenhang der (nicht vorhandenen) besonderen Gefahren des Transports im offenen Wagen mit dem Eintritt des Schadens kann nicht die Rede sein.[3]) Nach dem in Abs. 1 Gesagten ist eine weitere Begründung dieser Ansicht überflüssig. Hervorzuheben ist jedoch noch, daß die von Wehr-

[2]) v. Hahn Bd. 2 S. 726; Wehrmann S. 111; Fritsch S. 520.
[3]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 491.

mann[2]) aufgestellte Begründung der ersteren Meinung gänzlich verfehlt und irreführend ist. Ist schon in einem mit einer Decklake überspannten Wagen kein gedeckt (richtiger geschlossen) gebauter Wagen zu sehen (vgl. den folgenden Abschnitt) und kann bei der behandelten Frage von einem „vertragsmäßigen" Ausschluß der Haftung in Hinblick auf die zwingend rechtliche Regelung durch das Gesetz überhaupt nicht gesprochen werden, so ist es vollends unzulässig, an die Stelle des Verhältnisses zwischen Transportart und besonderer Gefahr ein solches von kontraktlicher und „größerer außerkontraktlicher Sorgfalt" zu setzen.

Unter offenen Wagen sind solche zu verstehen, die offen gebaut sind, d. h. nicht einen nach allen Seiten geschlossenen Raum darstellen. Das Bedecken mit Deckplanen macht einen Wagen nicht zu einem geschlossen gebauten, ebenso ist auch ein mit festem Dach versehener, an den Seiten aber offener Wagen kein solcher.

Trotz der Beförderung in offenen Wagen hat die Bahn alles zu tun, was, ohne eine unbillige Belastung der Bahn darzustellen, geeignet ist, schädigende Einwirkungen auf das Gut zu verhindern. Insbesondere darf das Gut nicht in Lagen gebracht werden, in denen es, unter Berücksichtigung der Umstände, einer besonderen, ohne Mühe vermeidbaren Gefährdung ausgesetzt ist. In einem solchen Falle würde der eintretende Schaden von der Eisenbahn verschuldet sein, und sie hätte zu haften.[4]) Nicht erforderlich ist natürlich, daß die Vorkehrungen der Bahn so weit gehen, daß sie in ihrem Erfolge dem gleichkommen, was durch Verwendung eines geschlossen gebauten Wagens erreicht würde. Nur eine Steigerung der unter den gegebenen Umständen bestehenden Gefährdung ist zu vermeiden. Die Dauer der Haftausschließung beschränkt sich natürlich nicht auf die Zeit der Beförderung, d. h. des Fahrens allein, sondern umfaßt den ganzen Zeitraum von der Annahme bis zur Ablieferung, vorausgesetzt, daß das Gut während dieser ganzen Zeit in dem offenen Wagen ist.[5])

2. In Ansehung der Güter, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben worden sind, für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht.

---

[4]) Gutmann S. 462.
[5]) Puchelt Bd. 2 S. 1298.

Es ist Tatfrage, ob ein Gut der Verpackung bedarf oder nicht, und die Entscheidung hierüber wird häufig vom Richter zu treffen sein. Aus dem Anerkenntnis des Absenders, daß die Verpackung fehler- oder mangelhaft sei, ist ein Schluß darauf, ob Verpackung nach der Natur des Gutes erforderlich ist oder nicht, nicht herzuleiten. Denn das Anerkenntnis der Mangelhaftigkeit bezweckt nur, den Zustand des Gutes bei der Auflieferung einwandfrei festzustellen, nicht aber, den Absender zu einer Erklärung über die Notwendigkeit der Verpackung und damit zugleich über den Verzicht auf etwaige Schadensersatzansprüche zu veranlassen.

Über den Begriff der Verpackung ist das in § 9 Gesagte zu vergleichen.

Unter der Beförderung ist nicht allein der Zeitraum zu verstehen, der von den auf Ortsveränderung abzielenden Handlungen ausgefüllt wird, sondern die ganze zwischen Annahme und Ablieferung liegende Zeit.

3. In Ansehung der Güter, deren Aufladen und Abladen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder von dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher aus der mit dem Aufladen und Abladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht.

Die Eisenbahn kann diesen Haftausschließungsgrund nur dann in Anspruch nehmen, wenn dies Auf- oder Abladen auch tatsächlich vom Absender oder Empfänger besorgt worden ist. Hat sie es besorgt, wenn auch ohne Verpflichtung, so haftet sie. Das zu 1 Ausgeführte ist sinngemäß auch hier anzuwenden.

Übernimmt dagegen die Bahn einen fertig geladenen Wagen, ohne daß die Güter nach dem Tarif oder besonderer Vereinbarung vom Absender zu verladen sind, so haftet sie. Denn es fehlt an dem erforderlichen Willen des Absenders, mit der vorgenommenen Verladung die (im allgemeinen) der Eisenbahn obliegende Verladung zum Transport vorzunehmen, die natürlich ganz besondere Sorgfalt erfordert. Hat jedoch der Absender das Gegenteil ausdrücklich zu erkennen gegeben, z. B. indem er die Eisenbahn von einer Neuverladung entbindet, so wird die Bahn haftfrei, nicht aber, weil eine Vereinbarung, sondern weil ein Verschulden des Verfügungsberechtigten (vgl. § 8 Ziff. 2) vorliegt. Ebenso liegt der Fall, wenn der Absender nach Abschluß des Frachtvertrages freiwillig die ihm nicht obliegende Verladung vornimmt.[6])

[6]) Der Absender ist dann nicht etwa als eine der Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Ausführung der Beförderung bedient, anzusehen.

Zu dem Erfordernis, daß die Aufladung von dem Absender tatsächlich vorgenommen worden ist, tritt also noch das hinzu, daß der Absender eine Verladung zu Transportzwecken (nicht z. B. nur zu Zwecken der Übergabe an die Bahn) vorgenommen hat. Unbeachtlich ist jedoch, ob die Aufladung speziell für den in Frage stehenden Transport oder für einen anderen, gleichartigen vorgenommen worden ist. Dies wird besonders in den Fällen wichtig, wo das Gut ohne Umladung mit neuem Frachtbrief weitergeschickt wird.[7])

Unter Aufladen ist das Hineinbringen, unter Abladen das Herausbringen der Güter in bezw. aus den Wagen zu verstehen.

4. In Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entsteht.

Es bedarf nur einer näheren Erörterung, was unter außergewöhnlicher Leckage zu verstehen ist. Nach der herrschenden Meinung bedeutet sie sowohl ein das gewöhnliche Maß überschreitendes Aussickern wie das durch äußere oder gewaltsame Beschädigung der Fastage herbeigeführte Auslaufen.[8]) Ersterem ist zuzustimmen, letzterem dagegen nicht. Das Aussickern der Flüssigkeiten ist verschieden und hängt mit ihren physikalischen Eigenschaften zusammen. Für die einzelnen Flüssigkeiten läßt sich jedoch ein gewisser Durchschnittsverlust feststellen, den

---

Denn er handelt aus eigenem Wollen, nicht auf Grund des Wollens der Bahn. Anders ist es natürlich, wenn die Bahn den Absender mit der Verladung beauftragt. Dann trägt sie die Verantwortung, unbeschadet allerdings der Regreßansprüche gegen den Absender. Ähnlich ist die Sachlage, wenn die Eisenbahn ein Gut von einem Rollfuhrunternehmer anfahren oder nach der Ankunft zuführen läßt und der Rollfuhrunternehmer selber Absender oder Empfänger ist. Geschieht dies im Auftrage der Bahn (so besonders in den Fällen, wo dem Empfänger das Abholen untersagt ist — § 78 Abs. 1 und 2 EVO.), so haftet sie, und zwar sogar dann, wenn der Rollfuhrunternehmer den Schaden böswillig herbeiführt. Praktisch kann dies von Bedeutung dann werden, wenn (wie ja wohl meist) der Rollfuhrunternehmer seinerseits den Auftrag der Bahn durch seine Leute ausführen läßt: Denn trifft diese kein Verschulden, so kann die Bahn keine Regreßansprüche gegen ihn geltend machen (§ 431 HGB.). Ist dem Empfänger das Abholen untersagt (§ 78 Abs. 2 letzter Satz), so hat die Eisenbahn nicht einmal die Möglichkeit, durch Übergabe des Gutes an den Rollfuhrunternehmer ihm abzuliefern, denn damit würde sie ihre Haftung in einer nach § 471 HGB. unzulässigen Weise beschränken.

[7]) ROHG. Bd. 13 S. 130.

[8]) RG. Bd. 56 S. 401/02.

man (wie schon ausgeführt) als gewöhnliche Leckage bezeichnet und für den die Bahn nie zu haften hat (§ 456 HGB.). Ist dieser Durchschnitt aber infolge der eigentümlichen, ausnahmsweisen Beschaffenheit überschritten worden, so liegt außergewöhnliche Leckage vor, und der Grund der Haftbefreiung ist — wie schon ausgeführt — die dem Gut eigentümliche besondere Gefahr ihres Eintrittes. Das Wesentliche der außergewöhnlichen Leckage liegt gegenüber der gewöhnlichen in ihrem Verhältnis zur Verlustkonstante, gegenüber dem Verlust (Teilverlust) in ihrem Verhältnis zu den physikalischen Eigenschaften, „natürlichen Beschaffenheit" des Gutes. Auslaufen infolge der Beschädigung der Fastage ist darum überhaupt nicht als Leckage zu betrachten, weil ein Kausalzusammenhang zwischen dem Verlust und der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nicht mehr besteht. Denn der Grund des Auslaufens ist die Beschädigung. In einem solchen Falle liegt daher Verlust oder Teilverlust vor.

5. In Ansehung lebender Tiere für den Schaden, welcher aus der für sie mit der Beförderung verbundenen Gefahr entsteht.

Es kommt hier nur derjenige Schaden in Frage, welcher sich als Folge der Einwirkung der Beförderung auf den tierischen Organismus darstellt. Entspringen gehört nicht dazu,[9]) denn die Möglichkeit des Entspringens ist keine Gefahr für die Tiere, sondern für ihren Eigentümer.

6. In Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Tiere, welchen nach der Eisenbahnverkehrsordnung, dem Tarif oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, welcher aus der Gefahr entsteht, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Die Fassung dieser Bestimmung ist ziemlich unklar, denn es ist sofort zu fragen, die Abwendung welcher Gefahr die Begleitung bezweckt haben soll. Offenbar soll möglichst jede Gefahr ausgeschlossen werden. Damit würde die Eisenbahn aber von jeder Haftung beim Fehlen der Begleitung frei, denn Gefahren, die nicht abgewendet werden sollten, lassen sich wohl nur schwerlich finden. Da man so zu keinem praktisch verwertbaren Ergebnis kommt, muß man den Sinn der Bestimmung dahin auslegen, daß die Eisenbahn nicht haftet, wenn ein Schaden eintritt infolge einer dem Gut eigentümlichen besonderen Gefahr, die der vorgeschriebene Begleiter abzuwenden imstande gewesen wäre.

7. Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit

---

[9]) Anders Pekrun S. 85.

bei der Beförderung regelmäßig einen Gewichtsverlust erleiden, für Gewichtsverluste bis zu den aus der Eisenbahnverkehrsordnung sich ergebenden Normalsätzen.

Die Bestimmung greift den Spezialfall des Verlustes an Gewicht aus den allgemeinen Fällen von Verlust heraus. Sie ist nicht anwendbar überall, wo das fehlende Gewicht der Berechnung der Höhe des Schadensersatzes zugrunde gelegt wird, sondern ausschließlich dort, wo nach der Eisenbahnverkehrsordnung für ein Gut ein regelmäßig zu erwartender Verlust festgesetzt ist.

Das Bedeutsame der unter 1—7 aufgezählten Haftausschließungsgründe ist, daß für den Kausalzusammenhang zwischen der besonderen Gefahr und dem Eintritt des Schadens eine Vermutung besteht (für Fall 7 ist dies allerdings nicht ausdrücklich ausgesprochen) (§ 459 Abs. 2 HGB.). Diese Vermutung kann allerdings widerlegt werden, es tritt aber dadurch eine Umkehrung der Beweislast zugunsten der Eisenbahn ein.[10]) Denn während für die Eisenbahn der Nachweis genügt, daß nach den Umständen der Schaden aus der besonderen Gefahr eingetreten sein kann,[11]) hat der Absender bezw. Empfänger nachzuweisen, daß entweder eine besondere Gefahr nicht bestand, oder daß der Schaden nicht daraus entstanden ist. Im Fall 7 ist die Beweisstellung für den Absender bezw. Empfänger insofern günstiger, als er nicht notwendigerweise das Nichtbestehen des Kausalnexus zwischen natürlicher Beschaffenheit des Gutes und Gewichtsverlust nachweisen muß, sondern bereits durch den Nachweis, daß im vorliegenden Falle der angenommene Satz der Beschaffenheit des Gutes oder den besonderen Umständen nicht entspricht, die Haftung der Eisenbahn begründen kann. Der Geschädigte hat also die Möglichkeit, zu beweisen, daß Verhältnisse vorliegen, die die Eigentümlichkeit des Gutes, regelmäßig einen bestimmten Gewichtsverlust zu erleiden, aufheben (daß „der Verlust den Umständen nach nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit entstanden ist"), wobei bei Überschreiten des Normalsatzes auch eine Vermutung für das Nichtvorhandensein des Kausalnexus besteht („soweit der angenommene Satz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht").

Eine Beschränkung der Verpflichtung zur Sorgfalt wird durch die vorstehend erläuterten Bestimmungen für die Eisen-

---

[10]) Fritsch S. 521; Makower Bd. 2 S. 1599; Gutmann S. 466; Puchelt Bd. 2 S. 1297.

[11]) Makower Bd. 2 S. 1599.

bahn nicht begründet.[12]) Sie hat vielmehr im Gegenteil eine der besonderen Empfindlichkeit des Gutes bezw. Gefährlichkeit der Transportart entsprechende besondere Sorgfalt, soweit dies ohne außergewöhnliche Maßnahmen möglich ist, aufzuwenden,[13]) andernfalls liegt ein die Haftbefreiung ausschließendes Verschulden vor.

Fraglich kann es erscheinen, ob die Eisenbahn in den vorstehenden Fällen nur für den aus Verlust oder Beschädigung, oder auch für den aus Versäumung der Lieferfrist entstehenden Schaden von der Haftung befreit wird. In der Literatur wird das letztere im allgemeinen verneint.[14]) Trotz der gewichtigen Gründe, die für diese Ansicht geltend gemacht werden, kann man sich ihr nicht anschließen. Die Stellung des § 466 berechtigt zu dem Schlusse nicht (wie sich aus den Ausführungen § 15 ergibt). Vielmehr ist zu berücksichtigen, daß die Bestimmungen ganz allgemein von Schaden sprechen, der aus den besonderen Gefahren entstehen kann. Es ist klar, daß dieser nicht bloß in Verlust oder Beschädigung, sondern auch in Versäumung der Lieferfrist bestehen kann. Der Kausalnexus zwischen diesem Schaden und der besonderen Gefahr besteht dann ebensogut wie zwischen ihr und jenem Schaden. Bestehen daher im übrigen die Voraussetzungen des § 466, nämlich daß das verspätende Ereignis von der Bahn herbeigeführt worden ist oder wenigstens von ihr abgewendet werden konnte (das Nähere hierüber ist in § 12 Ziff. 4 zu vergleichen), so ist kein stichhaltiger Grund mehr ersichtlich, dessentwegen der Schaden nach § 466 bei den vorgenannten Fällen ausgeschlossen sein sollte. Zuzugeben ist jedoch, daß diese Fälle wohl überaus selten sein werden.

In den Fällen 1—6 kann sich die Eisenbahn von ihrer Haftung nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 459 Abs. 3 nicht befreien, wenn sie den Schaden verschuldet hat. Für den Fall 7 ist dies nicht ausdrücklich normiert, doch liegt die gleiche Beschränkung in den Worten „soweit der Verlust den Umständen nach nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist“ (§ 460 Abs. 3): Unter den dann möglichen Schadensgründen befindet sich auch das Verschulden der Eisenbahn.

Schließlich kann die Eisenbahn im Fall 7 eine Befreiung von der Haftung bis zu den Normalsätzen auch nicht geltend machen, wenn Totalverlust des Gutes vorliegt. Es wäre wider-

---

[12]) Gutmann S. 466; Fritsch S. 521.
[13]) Rundnagel S. 74.
[14]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 664; Makower Bd. 2 S. 1594; Gutmann S. 465.

sinnig, bis zu dieser Grenze als Grund des Verlustes die natürliche Beschaffenheit des Gutes, darüber hinaus erst das von der Eisenbahn zu vertretende Ereignis anzusehen.

§ 11.

Besondere Fälle der Haftung.

Außer für Verlust und Beschädigung des Gutes macht das Gesetz die Eisenbahn noch in einigen anderen besonderen Fällen haftbar. Die Bestimmungen hierüber finden sich in den §§ 453 Abs. 4. 455 Abs. 2, 465 u. 466 und sollen im folgenden einzeln besprochen werden.

1. Nach § 453 besteht für die Eisenbahn eine Beförderungspflicht. Dieselbe ist aufgehoben, wenn

a) der Absender sich den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn nicht unterwirft;

b) die Beförderung nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;

c) die Güter nach der Eisenbahnverkehrsordnung oder den gemäß der Verkehrsordnung erlassenen Vorschriften und, soweit diese keinen Anhalt gewähren, nach der Anlage und dem Betriebe der beteiligten Bahnen sich nicht zur Beförderung eignen;

d) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln nicht möglich ist;

e) die Beförderung durch Umstände, die als höhere Gewalt zu betrachten sind, verhindert wird;

f) die Beförderung nicht sofort erfolgen kann.

Voraussetzung für die Beförderungspflicht ist, daß die Beförderung „nach einer für den Güterverkehr eingerichteten Station innerhalb des Deutschen Reiches“ verlangt wird. Weiter bestimmt Abs. 3 des vorgenannten Paragraphen, daß die Beförderung in der Reihenfolge der Annahme zu erfolgen hat, „sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme rechtfertigen“.

Die Festlegung der Beförderungspflicht und der Reihenfolge, in der die Güter zu befördern sind, ist von größter Bedeutung. Dadurch wird in erster Linie verhindert, daß die Eisenbahn einzelne Personen anderen gegenüber bevorzugen, in zweiter Linie, daß sie sich eines unbilligen Einflusses auf die Gestaltung des ganzen Wirtschaftslebens bemächtigen kann. Bis zu einem gewissen Grade verhindert dies daher die Monopolstellung der Bahn, zum mindesten in ihrer Äußerung: Die Eisenbahn wird gezwungen,

ihre Macht in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen, sie wird zur Dienerin, nicht zur Beherrscherin der wirtschaftlichen Entwicklung.

Das Gesetz sichert in wirksamer Weise die Befolgung der Bestimmungen, indem es der Eisenbahn die Haftung für den aus Zuwiderhandlungen entstehenden Schaden auferlegt. Diese Haftung ist unbeschränkt und nach § 471 auch unbeschränkbar. Selbst wenn durch Verträge der Eisenbahn, z. B. hinsichtlich der Reihenfolge der Beförderung, besondere Rechte eingeräumt worden sein sollten, kann sie sich auf dieselben Schadensersatzansprüchen gegenüber nicht berufen.

Ist die sofortige Beförderung nicht möglich, so kann die Eisenbahn die Güter zur einstweiligen Verwahrung annehmen. Es ist näher darauf einzugehen, wie sich die Rechtslage dann gestaltet. Die einschlägigen Bestimmungen gibt, entsprechend Abs. 2 des § 453, § 64 EVO. Danach besteht eine allgemeine Verpflichtung zur Verwahrung nicht. Maßgebend ist, ob die Räumlichkeiten eine solche gestatten. Ist dies der Fall, so muß allerdings die Annahme zur Verwahrung erfolgen, es sei denn, es handelt sich um leicht verderbliche oder die im § 54 Abs. 2 aufgeführten (besonders gefährlichen) Gegenstände. Die Eisenbahn haftet dann nur nach den Grundsätzen über entgeltliche Verwahrung. Die Formulierung des § 64 Abs. 1 ist jedoch unklar, besonders enthält Satz 2: „Dabei kann sie vorbehalten, daß die Annahme zur Beförderung erst erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist", einen Widerspruch zu Satz 1 („einstweilen in Verwahrung zu nehmen"). Die Annahme zur einstweiligen Verwahrung schließt schlechthin die Annahme zur Beförderung, d. h. den Abschluß des Frachtvertrages, aus. Es gibt daher nur zwei Möglichkeiten: entweder wird das Gut zur Beförderung angenommen, dann hat die Eisenbahn es auch sofort zu befördern und haftet aus dem Frachtvertrage, oder die Annahme erfolgt zwecks einstweiliger Verwahrung, dann hat die Beförderung erst zu erfolgen, sobald sie möglich ist, und die Eisenbahn haftet nur als Verwahrer.

Ein besonderer diesbezüglicher Vorbehalt, wie ihn die Eisenbahnverkehrsordnung aufstellt, ist in diesem Falle also unnötig. (Da hier zwischen den beiden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahnverkehrsordnung ein sachlicher Widerspruch besteht, ist auch nicht in der von der Eisenbahnverkehrsordnung getroffenen eine Erweiterung der Haftung der Eisenbahn zu sehen.) Es kann daher gegen die Eisenbahn in dem Falle, daß Güter zur einstweiligen Verwahrung angenommen worden sind, das Fehlen des in Satz 2 normierten Vorbehaltes nicht in dem

Sinne geltend gemacht werden, es sei ein Frachtvertrag abgeschlossen worden und die Eisenbahn habe

1. sofort zu befördern,
2. aus dem Frachtvertrage zu haften.

Das Bestehen beider Vertragsverhältnisse nebeneinander und teilweise eingreifend ineinander ist unmöglich. Auch ist aus § 64 nicht zu folgern, daß die Eisenbahn nach Abschluß eines Frachtvertrages die Beförderung, wenn sie dazu nicht imstande ist, nicht sofort auszuführen hätte und entweder das Gut selbst einlagern oder vom Absender verlangen dürfe, die Güter, da ihre Räumlichkeiten es nicht gestatten, selbst bis zur Beförderung aufzubewahren. Das zur Beförderung angenommene Gut hat die Eisenbahn unter allen Umständen zu befördern, tut sie es nicht, so macht sie sich schadensersatzpflichtig. Nach dem Abschluß des Frachtvertrages noch eine Annahme zur einstweiligen Verwahrung zuzulassen, wäre unsinnig.

Die Bestimmung des Satz 2 hinsichtlich der Beförderung sowie die Haftbeschränkung ist als eine selbstverständliche Folge jeder Annahme zur einstweiligen Verwahrung anzusehen, auch ohne besonderen Vorbehalt.

2. Nach § 455 Abs. 1 kann der Absender verlangen, daß die Eisenbahn den Empfang des Gutes zur Beförderung auf einem Frachtbriefduplikat bescheinigt. Ist dies geschehen, so ist er zur Ausübung des in § 433 Abs. 1 normierten Rechtes, über das Gut zu verfügen, nur unter Vorlegung des Duplikates berechtigt. Denn durch die Hingabe des Duplikates an den Empfänger ist er in seinem freien Verfügungsrecht diesem gegenüber beschränkt worden (vgl. § 8 unter 2). Befolgt nun die Eisenbahn die Anweisung des Empfängers, ohne von ihm die Vorlegung des Duplikats zu verlangen, so haftet sie dem Empfänger für den Schaden, der daraus für ihn entsteht.

Zu beachten ist, daß die Haftpflicht der Eisenbahn gegenüber dem Empfänger auch dann besteht, wenn das Frachtgut den Ort der Ablieferung gar nicht erreicht hat (vgl. § 8 Ziff. 2). Ebenso wie unter 1 resultiert daher die Haftung der Eisenbahn nicht aus dem Frachtvertrage — bei 1 besteht ein solcher überhaupt nicht, hier nicht zwischen der Eisenbahn und dem Empfänger —, sondern sie besteht wegen einer — frachtrechtlich — unerlaubten Handlung. Daraus ergibt sich für beide Fälle, daß der Berechnung des Schadensersatzes nicht § 457 HGB., sondern die allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Haftung wegen unerlaubter Handlung zugrunde zu legen sind. Dies bedeutet gegenüber der frachtrechtlichen Haftung auch

insofern eine Erweiterung, als die Beschränkungen der §§ 461—463 nicht Platz greifen (dieselben gelten nur für Verlust und Beschädigung).

Hervorzuheben ist, daß die Eisenbahn nur dem Empfänger, welchem der Absender das Duplikat übergeben hat, haftbar ist. Nicht jeder beliebiger Besitzer der Urkunde kann demnach Schadensersatz verlangen, sondern nur derjenige, der der Eisenbahn im Frachtbrief oder durch nachträgliche Verfügung des Absenders als Empfänger bezeichnet war. Andernseits muß dieser das Duplikat vorzulegen imstande sein, auch muß ihm die Urkunde vom Absender übergeben worden sein. Bloßer Besitz genügt also ebensowenig wie die bloße Bezeichnung als Empfänger (d. h. bei letzterem ohne Besitz der Urkunde). Die Eisenbahn wird sich demnach durch den Nachweis, daß der Empfänger nicht durch Übergabe seitens des Absenders, d. h. mit dessen Willen, sondern z. B. durch Diebstahl, infolge Irrtums usw., in den Besitz des Duplikats gelangt ist, von der Haftung befreien können. Denn nur dann soll der Empfänger geschützt werden, wenn seine den Absender in der Verfügung beschränkenden, von der Eisenbahn verletzten, auf den Besitz des Duplikats sich gründenden Ansprüche berechtigt sind. Dem steht auch nicht entgegen, daß der Absender ohne Vorlegung des Duplikats zur Verfügung überhaupt nicht berechtigt ist und die Eisenbahn, wenn sie der Verfügung nachkommt, daher immer eine unerlaubte Handlung begeht. Letzteres ist zwar — wie schon gesagt — zutreffend, es fehlt aber an einem Geschädigten (denn dieser ist allein der Berechtigte). Denn wenn die Eisenbahn auch den Anweisungen eines Unberechtigten folgt, so kann sie doch nur dem Berechtigten aus ihrem Handeln verhaftet sein.

Um die Eisenbahn von der Haftung zu befreien, genügt natürlich nicht, daß sie die Vorlage des Duplikats verlangt, wenn auch nicht erreicht hat. „Vorlegung verlangen“ ist gleichbedeutend mit „vorlegen lassen“.

3. § 465 Abs. 1 bestimmt, daß für den Verlust von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, die Eisenbahn nur dann haftet, wenn es binnen acht Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben worden ist, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird, und nach Abs. 3 für Verlust und Beschädigung nicht aufgegebenen Reisegepäcks sowie von Gegenständen, die in beförderten Fahrzeugen belassen worden sind, nur dann, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt.

§ 30 Abs. 1 EVO. definiert Reisegepäck als „Gegenstände,

deren er (der Reisende) zur Reise bedarf".[1]) Welche Gegenstände als Reisegepäck angenommen werden, ohne zum Reisebedarf zu gehören, bestimmt der Tarif. Danach gehören dazu besonders Fahr- und Rollstühle, Kinderwagen, Musikinstrumente, Geräte von Artisten und Schaustellern, Schneeschuhe und Schlittschuhsegel. Warenproben (Muster), soweit sie für den persönlichen Gebrauch mitreisender Personen bestimmt sind, sowie Markt- und Hausiererwaren, die Gewicht und Größe einer Traglast nicht überschreiten, und kleine, in Käfigen, Kisten, Körben, Säcken usw. verpackte Tiere.

Das Gesetz unterscheidet also zwischen dem aufgegebenen und dem nicht aufgegebenen Reisegepäck. Aufgegebenes Reisegepäck ist solches, welches der Absender unter Aufgabe seines Gewahrsams in den ausschließlichen Gewahrsam der Eisenbahn zu Transportzwecken gibt. Hinsichtlich desselben besteht ein Frachtvertrag. Gleichgültig ist dabei, ob für die Beförderung eine besondere Gebühr erhoben wird, oder ob dieselbe bereits in der Gebühr für die Personenbeförderung inbegriffen ist (Freigepäck).[2]) Über die Aufgabe wird im allgemeinen ein Gepäckschein verabfolgt (§ 32 Abs. 5 EVO.). Auf die rechtliche Natur des Gepäckscheins einzugehen würde hier zu weit führen. Doch kann man denselben wohl im Anschluß an die herrschende Meinung als ein Legitimationspapier, event. verbunden mit einer Quittung, ansehen.[3])

Für das aufgegebene Reisegepäck haftet die Eisenbahn nur, wenn es 8 Tage nach Ankunft des Zuges, mit dem die Beförderung erfolgen sollte, abverlangt wird. § 36 Abs. 1 EVO. erhöht diese Frist auf 14 Tage. Diese Erweiterung der Haftpflicht der Eisenbahn ist (trotz § 471 HGB.) zulässig. Nach Abs. 2 von § 36 EVO. kann Reisegepäck 3 Tage nach Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, als verloren angesehen werden. In diesem Falle hat der Absender also den Verlust nicht nachzuweisen und kann sich ohne weiteres auf den Zeitablauf berufen. Im übrigen folgen die Schadensersatzansprüche wegen Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck den Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung.

Nicht aufgegebenes Reisegepäck ist solches, welches der Reisende mit sich in das Abteil nimmt. Demselben stehen rechtlich gleich die Gegenstände, die in beförderten Fahrzeugen belassen werden. Für Verlust oder Beschädigung dieser Gegenstände haftet die Eisenbahn nur, wenn sie ein Verschulden trifft.

---

[1]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 678.
[2]) Puchelt Bd. 2 S. 1174/75.
[3]) Gareis S. 476.

Umstritten ist die Frage, ob hinsichtlich dieser Gegenstände das Bestehen eines Frachtvertrages anzunehmen ist oder nicht,[4] oder ob, wie das Reichsgericht[5] annimmt, ein erweiterter Personentransportvertrag, d. h. eine akzessorische Nebenverbindlichkeit desselben besteht. Die Annahme des Bestehens eines Frachtvertrages ist aus folgenden Gründen auszuschließen. Die Eisenbahn erhält keine Kenntnis davon, ob und welche Gegenstände der Reisende mitbringt. Wenn man daher vielleicht auch in der generellen Bestimmung: Der Reisende darf Gegenstände der und der Beschaffenheit mit sich in das Abteil nehmen, eine vom Gesetz zugelassene Möglichkeit zum Abschluß eines Frachtvertrages sehen könnte, so fehlt doch von seiten der Bahn, wenn der Reisende Handgepäck mitbringt, das Moment der Willensäußerung, von der Möglichkeit Gebrauch machen und einen Frachtvertrag abschließen zu wollen. Denn es ist nicht zulässig, zu argumentieren, die Eisenbahn biete sich zum Abschluß von Frachtverträgen an, indem sie in den Personenwagen Einrichtungen zur Aufnahme des Gepäcks treffe, und erkläre konkludent ihre Zustimmung zum Abschluß, indem sie den Reisenden, der sich auf Grund ihres Angebots mit Handgepäck präsentiert, zu den Wagen damit zulasse (so daß also der Reisende das Vertragsangebot auch durch konkludentes Handeln annimmt). Denn es fehlt der Eisenbahn an dem Willen, einen Frachtvertrag über das Handgepäck abzuschließen, mag sie auch zur Vornahme der Beförderung Vorrichtungen treffen, wie sich aus dem Ausschluß der frachtrechtlichen Haftung ohne weiteres ergibt. Besteht dieser Wille nicht, so kann aber natürlich auch in ihrem Handeln nicht ein konkludenter Ausdruck davon gesehen werden. Ebenso verfehlt ist es, eine Erweiterung des Personenfrachtvertrags — also doch ein frachtrechtliches Vertragsverhältnis — annehmen zu wollen. Denn § 28 Abs. 1 sagt nur, daß Handgepäck in die Personenwagen mitgenommen werden „darf", und Abs. 2 spricht ausdrücklich von einem „zur Verfügung stehen". Der Reisende hat also keinen rechtlichen Anspruch darauf, daß es ihm ermöglicht wird, Handgepäck über oder unter seinem Sitzplatz unterzubringen, und kann aus der Nichtgewährung der Unterbringungsmöglichkeit, was bei einer „Verbindlichkeit" der Bahn selbstverständlich wäre, keine Ansprüche gegen die Bahn

---

[4] Dafür sind Eger, EVO. S. 159; Gareis S. 473; Thöl S. 198 u. 199; Eger Bd. 3 S. 350ff.; dagegen v. Hahn Bd. 2 S. 738; Schott bei Endemann S. 461; Puchelt-Förtsch Art. 425; Staub § 465 Anm. 5; unklar Lehmann-Ring § 465 Anm. 5.

[5] RG. in Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 19 S. 140; ebenso Makower Bd. 2 S. 1486.

ableiten. Die Bahn überläßt dem Reisenden aber nur den Platz, der für seine Person bestimmt ist, soweit er nicht zum Sitzen dient („Auf den Sitzplätzen darf Handgepäck nicht untergebracht werden."), zur beliebigen Ausnutzung. Tatsächlich ist es nun sogar meist unmöglich, unter den Sitzen Handgepäck unterzubringen, da dort die Heizungsrohre liegen. Auch über einzelnen Sitzplätzen ist in einer großen Anzahl besonders älterer Wagen die Unterbringung unmöglich, da aus technischen Gründen die Gepäcknetze dort fehlen. Insoweit dies der Fall ist, würde daher die Eisenbahn, wäre die bekämpfte Meinung richtig, die Reisenden, denen diese Plätze angewiesen werden (§ 19 Abs. 1 EVO.: „Die Bediensteten sind berechtigt . . ., den Reisenden die Plätze anzuweisen"), denen gegenüber benachteiligen, die über ihrem Platze Gepäcknetze finden, und dann gegen die in § 6 Abs. 1 letzter Satz sowie Abs. 3 EVO. gebotene Gleichstellung aller Gegenkontrahenten verstoßen.

Schließlich ist auch aus der Gegenüberstellung des zur Beförderung aufgegebenen zu dem nicht aufgegebenen Gepäck in Abs. 1 und 3 des § 465 zu entnehmen, daß unter dem nicht aufgegebenen Gepäck solches zu verstehen ist, hinsichtlich dessen ein Transportvertrag nicht besteht. Die Bestimmungen des § 28 EVO. sind daher nur als Ordnungsvorschriften für die Reisenden, nicht als frachtrechtliche Normen anzusehen.

4. § 466 bestimmt, daß die Eisenbahn für den aus der Versäumung der Lieferfrist entstehenden Schaden zu haften hat, es sei denn, daß die Beschädigung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. § 75 EVO. bestimmt die Lieferfristen in eingehender Weise, wobei sie in Abfertigungs- und Beförderungsfristen geteilt werden. Auf die Berechnung der Fristen näher einzugehen, ist bei der Klarheit des § 75 unnötig. Erwähnt sei jedoch, daß die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, in kürzerer Zeit als der zulässigen Frist zu liefern, selbst wenn es möglich wäre.[6]) Bei

---

[6]) Falsch ist jedoch die Ansicht Rundnagels (S. 44), daß eine von der Eisenbahn vorsätzlich herbeigeführte Verzögerung, infolge deren ein Schaden eintritt, nicht zu vertreten ist, wenn im übrigen die Lieferfrist eingehalten ist. Kann die Eisenbahn in dem von Rundnagel erwähnten Beispiele des Verderbens von Fischen sich nicht nach § 456 oder § 459 Ziff. 4 u. 5 entschuldigen, was unmöglich ist, wenn wirklich (wie Rundnagel Anm. 12 voraussetzt) Vorsatz vorliegt, so hat sie schuldhaft gehandelt und muß haften. Denn für Vorsatz hat die Eisenbahn immer einzustehen, und es kommt nicht darauf an, daß sie sich durch ihr vorsätzliches Handeln nicht noch nach einer anderen Bestimmung haftbar macht, sondern allein darauf, daß sie so, wie sie es getan, gehandelt hat, damit der Schaden entstehe.

der Berechnung, ob Lieferungsfristüberschreitung vorliegt, ist stets nur die aus Abfertigungs- und Beförderungsfrist gebildete Summe zu berücksichtigen.

Einer näheren Erörterung bedarf es jedoch zur Feststellung dessen, was unter dem Schaden, der „durch Versäumung der Lieferfrist entsteht", zu verstehen ist. Nach der allgemeinen Meinung umfaßt derselbe allen Schaden schlechthin, der infolge der Verzögerung eingetreten ist, wobei die Erscheinungsform des Schadens verschieden sein kann: z. B. Verlust oder Beschädigung bezw. Verderben des Gutes, Entgehen kaufmännischen Gewinnes, Fälligwerden einer Konventionalstrafe. Schwierigkeiten entstehen dieser Meinung infolge der Bestimmung des Abs. 3 von § 94 EVO., wonach neben den Schadensersatzansprüchen wegen Versäumung der Lieferfrist auch solche wegen „Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes" geltend gemacht werden können. Denn dadurch wird die früher von den Vertretern dieser Meinung aufgestellte Behauptung, bei Totalverlust könne kein Schadensersatz nach § 466 HGB. gefordert werden,[7]) widerlegt. Aber auch der herrschenden Meinung über den Umfang des von § 466 in Betracht gezogenen Schadens kann man sich nicht anschließen. Dies ergibt sich aus folgenden Gründen.[8])

Nach dem Frachtvertrag hat der Absender gegen den Frachtführer Anspruch[9]) auf

1. Ablieferung schlechthin (andernfalls Schadensersatzanspruch wegen Verlust),

2. Ablieferung gleicher Menge als aufgegeben (andernfalls Schadensersatzanspruch wegen Teilverlust),

3. Ablieferung in gleicher Qualität als aufgegeben (andernfalls Schadensersatzanspruch wegen Beschädigung),

4. Ablieferung zur rechten Zeit, d. h. innerhalb der Lieferfrist (andernfalls Schadensersatzanspruch wegen Lieferfristüberschreitung).

Je nachdem einer der vier Ansprüche verletzt ist, liegt (zu 1 und 2) gänzlicher oder teilweiser Mengeverlust-, (zu 3) Wertverlust- oder (zu 4) Zeitverlustschaden vor. Der Grund für die Haftung der Eisenbahn ist stets der in Frage kommende verletzte Anspruch des Berechtigten. Unbeachtlich ist dabei zunächst die verletzende Tatsache. Daraus ergibt sich, daß wenn mehrere Ansprüche verletzt sind, der Berechtigte für jeden verletzten Anspruch Ersatz des betreffenden Schadens verlangen kann. Denn

---

[7]) Fritsch S. 518.
[8]) vgl. besonders auch § 12,3.
[9]) Eger, EVO. S. 21 u. 35; Thöl S. 28/29.

entsprechend dem Nebeneinanderbestehen der Ansprüche ist ohne weiteres auch die Möglichkeit des Nebeneinanderbestehens der Schäden anzunehmen. Es ergibt sich also, daß § 94 Abs. 3 EVO. in ganz sinngemäßer und zutreffender Weise ausspricht, der Ersatz jedes einzelnen Schadens könne neben dem anderen verlangt werden. Aus dieser Bestimmung des § 94 ist jedoch zu entnehmen, daß § 466 HGB. sich nur auf den Zeitverlustschaden, d. h. den Schaden, der als Folge der Verletzung des Anspruchs auf Lieferung spätestens bis zum Ablauf der Lieferfrist sich ergibt, beziehen soll. § 94 Abs. 3 wäre sonst unsinnig, da ja, wäre das Gegenteil zutreffend, die Fälle des gänzlichen oder teilweisen Mengeverlust- und des Güteverlustschadens schon unter den aus der Überschreitung der Lieferfrist entstehenden Schaden fielen. Diese Fälle sind dagegen stets nach den dafür gegebenen besonderen gesetzlichen Bestimmungen zu behandeln.

Wichtig wird diese Trennung dadurch, daß, da die Schadensersatzpflicht der Bahn sich nach verschiedenen Paragraphen richtet, auch die Möglichkeit einer Haftbefreiung für die Bahn verschieden ist. Denn für die Fälle von Verlust und Beschädigung kann sich die Eisenbahn nur auf die Bestimmungen der §§ 456, 459, 460 und 467 berufen, wonach die Befreiung recht schwer ist, während die Befreiung von der Haftung nach § 466 bedeutend leichter ist.

Der Grund der Versäumung der Lieferfrist kann verschieden und muß nicht notwendigerweise eine Versäumung der Beförderungsfrist sein. So kann z. B. die Versäumung auch dadurch eintreten, daß das Gut trotz rechtzeitiger Ankunft dem Empfänger nicht rechtzeitig (§ 79 EVO.) angezeigt wird.[10]) Nicht ohne weiteres klar ist aber die Sachlage, wenn rechtzeitig eingetroffene Güter von der Eisenbahn dem Empfänger zugeführt werden und hierbei eine Verzögerung eintritt. Es sind hierbei zwei Möglichkeiten zu unterscheiden: entweder geschieht die Zuführung mit ausdrücklichem Einverständnis des Empfängers, weil er sie nicht selbst besorgen will; dann ist mit der Übergabe an den Rollfuhrunternehmer abgeliefert worden, und es kann eine nachträgliche Verzögerung natürlich nicht mehr unter § 466 fallen.[11]) Oder die Zuführung erfolgt unbeachtlich des Willens des Empfängers, weil sein Recht, selbst abzuholen, ausgeschlossen ist (§ 78 EVO.); dann bildet die Zuführung einen Teil der Beförderung. Denn Ablieferungsort ist von vornherein die Wohnung des Empfängers und eine Gewahrsamsaufgabe seitens der Bahn findet bis dahin

---

[10]) v. Hahn Bd. 2 S. 620.
[11]) Rundnagel S. 56.

nicht statt (vgl. § 6). Für hier eintretende Verzögerung haftet die Eisenbahn daher auch nach § 466. Zu berücksichtigen ist dabei, daß die von der Eisenbahn etwa nach § 78 Abs. 4 EVO. bestimmten Zuführungsfristen zu der Lieferfrist nicht hinzuzurechnen sind. Denn sie sind keine Zuschlagsfristen im Sinne von § 75 Abs. 3 EVO., auch würde ihre Einbeziehung in die Lieferfrist dem Sinne des § 75 Abs. 5 Satz 2 EVO. widersprechen.

Ausgeschlossen ist die Haftung der Eisenbahn für Überschreitung der Lieferfrist, wenn „die Verspätung von einem Ereignis herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte". Unter einem Ereignis, welches die Eisenbahn nicht herbeigeführt hat, ist ein solches zu verstehen, bei dem keine der positiven, das Eintreten ermöglichenden Bedingungen von ihr gesetzt worden ist. Es darf also niemals ein Tun der Bahn kausal sein. Über das, was unter „abzuwenden vermochte" zu verstehen ist, sind die Meinungen getrennt. Nach der einen will man darunter nur die Fälle der höheren Gewalt verstehen und darin nur eine Wiederholung der entsprechenden Bestimmung des § 456 sehen.[12]) Nach der anderen Meinung verlangt § 466 weniger als § 456. Danach ist maßgebend, ob der zur Abwendung notwendige Aufwand in einem vernünftigen Verhältnisse zu dem durch die Lieferungsfristüberschreitung entstehenden Schaden steht.[13]) Die übrigen Erfordernisse der höheren Gewalt brauchen dagegen nicht vorzuliegen. Dieser Auffassung ist beizustimmen. Hätte die Haftung bis zum Vorhandensein der höheren Gewalt ausgedehnt werden sollen, so wäre es unnötig gewesen, das „Nichtherbeiführen" ausdrücklich als Haftausschließungsgrund anzuführen. Dies wäre dann selbstverständliches Erfordernis gewesen.

Hervorzuheben ist, daß nach § 466 Abs. 3 die Eisenbahn auch ohne Nachweis eines Schadens[14]) einen bestimmten Schadensersatz zu leisten hat. Die Sätze hierüber stellt der § 94 Abs. 2 EVO. auf. Da diese Sätze auch zu zahlen sind, wenn ein Schaden überhaupt nicht entstanden ist, hat diese Bestimmung den ausgesprochenen Charakter einer Strafbestimmung. Inwiefern diese Festlegung des zu leistenden Schadensersatzes noch eine andere Bedeutung hat, soll im folgenden Paragraphen (unter III) eingehender betrachtet werden.

---

[12]) So Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 683; Goldmann Bd. 3 S. 1799; Lehmann-Ring S. 395; Knauer S. 63/64.

[13]) So Makower Bd. 2 S. 1610; Cosack S. 416/17.

[14]) Der Nachweis der Eisenbahn, daß Schaden nicht entstanden ist, ist unzulässig: Frankenburger S. 624.

§ 12.

Berechnung des Schadensersatzes und Beschränkbarkeit der Haftung auf einen bestimmten Betrag.

Über die Berechnung des Schadensersatzes hat das Gesetz besondere Bestimmungen getroffen, und zwar für den Fall des Verlustes und der Beschädigung in § 457, für den Fall der Lieferfristüberschreitung in § 466 Abs. 2 u. 4. In den §§ 461 bis 463 u. 465 Abs. 2 ist für ersteren Fall eine Beschränkung des zu ersetzenden Schadens auf gewisse Höchstbeträge festgelegt. Die Bestimmungen sind von großer Bedeutung und sollen daher einzeln einer näheren Betrachtung unterzogen werden.

Voraussetzung für die Anwendbarkeit der genannten Paragraphen ist, daß auf Grund des Frachtvertrages die Haftung der Eisenbahn in Anspruch genommen wird. Diese Voraussetzung ist ausgesprochen nur in § 457, da sie in dem Fall des § 466 selbstverständlich ist. Denn eine Lieferfristüberschreitung kann nur beim Vorhandensein einer Verpflichtung zum Einhalten bestimmter Lieferfristen, d. h. beim Bestehen eines Frachtvertrages eintreten.

I. Der von der Eisenbahn zu leistende Schadensersatz wird grundlegend von § 457 festgesetzt. Abs. 1 bestimmt, daß die Eisenbahn für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes dessen gemeinen Handelswert und, in Ermanglung eines solchen, den gemeinen Wert zu ersetzen hat, „welchen ein Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte, unter Hinzurechnung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht bereits bezahlt ist“. Auf die Begriffe des gänzlichen oder teilweisen Verlustes soll hier nicht noch einmal eingegangen, sondern nur die Begriffe gemeiner Handelswert und gemeiner Wert erörtert werden.

1. Der gemeine Handelswert ist derjenige Wert, den eine Sache im Handelsverkehr hat, d. h. ihr Preis. In den meisten Fällen wird sich dieser Wert mit dem in concreto für die Sache bezahlten Preise decken. Dies ist jedoch nicht notwendig, da für dieselbe Ware auch mehrere Preise bestehen können. Dann ist der Durchschnitt derselben als gemeiner Handelswert anzusehen. Fraglich kann es erscheinen, ob dabei nur die Preise, zu denen wirklich gehandelt, d. h. verkauft und gekauft, oder auch die Preise, zu denen angeboten, aber nicht gehandelt worden ist, zu berücksichtigen sind. Diese Frage ist von großer Bedeutung in allen den Fällen, in denen es sich um Spekulations-

waren und um Spekulationskäufe handelt. Bei diesen kommt es nicht selten vor, daß einzelne Verkäufer zu überaus billigen Preisen verkaufen, während andere es vorziehen, ihre normalen Preise beizubehalten, auch wenn sie deshalb auf Abschlüsse verzichten müssen. Richtigerweise wird man in solchen Fällen alle Preise zu berücksichtigen haben.[1]) Der Gesetzgeber will im gemeinen Handelswert einen Normalwert aufstellen, der unbeachtlich der konkreten Umstände des einzelnen, tatsächlich abgeschlossenen Geschäfts sich als objektiver Wertmesser des Gutes eignet. Abgesehen davon, daß dieses Ziel von vornherein die Beschränkung der Durchschnittsberechnung auf subjektive (spekulative) Wertansätze ausschließt und die ausgesprochene Meinung rechtfertigt, spricht vom praktischen Standpunkt gegen die entgegengesetzte Meinung die überaus große Schwierigkeit, festzustellen, zu welchen Preisen „gehandelt", zu welchen nur „angeboten" worden ist. Wäre die zurückgewiesene Meinung richtig, so würde sich z. B. der Handelswert, da er in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung, nicht des Kaufs der Ware zu berücksichtigen ist, wenn die betreffende Ware in diesem Zeitpunkt überhaupt nicht gekauft würde (dieser extreme Fall dürfte sich allerdings wohl nur selten ereignen), auf Null stellen können, und zwar vielleicht trotz eines in den Angebotspreisen von der Handelswelt ganz deutlich zum Ausdruck gebrachten Durchschnittswertes. Als gemeiner Handelswert ist demnach der unter Berücksichtigung der gesamten Marktverhältnisse sich ergebende Wert einer Sache anzusehen, nicht nur der aus Kauf und Verkauf sich ergebende durchschnittliche Umsatzwert.

Wörtlich dagegen ist auszulegen der vom Gesetz festgelegte „Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung". Darunter ist nur der Zeitraum zu verstehen, während dessen die Annahme erfolgt. Dies ist von Bedeutung in allen den Fällen, in denen es sich um Waren handelt, die einem Kurse unterworfen sind. Damit ist natürlich keineswegs gesagt, daß in kleinlicher Weise die Feststellung des Annahmezeitpunktes auf die Minute erforderlich sei. Eine solche Forderung wäre praktisch undurchführbar. Immerhin wird es im Interesse beider Parteien sein, den Zeitpunkt so genau als angängig festzulegen und dadurch die etwa vorhandenen Wertschwankungen auf den kleinstmöglichen Zeitraum zu beschränken.

---

[1]) So ist wohl auch Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 565 zu verstehen. Der Börsen- oder Marktpreis wird keinesfalls immer als gemeiner Handelswert anzusehen sein.

2. Der gemeine Wert ist derjenige Wert, den eine Sache objektiv für jeden hat,[2]) d. h. um den sie von jedem gekauft werden kann. Der gemeine Handelswert ist demnach nur eine Spezies des gemeinen Wertes.[2]) Im allgemeinen wird der gemeine Wert dem Handelswert einer Sache entsprechen, d. h. dem Preis, um den im Handelsverkehr die Sache zu kaufen ist. Nur in den Fällen, wo es sich um eine im Handelsverkehr nicht vorkommende Ware handelt, wird man genötigt sein, auf den gemeinen Wert zurückzugreifen.

Dem zu ersetzenden gemeinen Handelswert bezw. gemeinen Wert sind alle Kosten zuzurechnen, die der Absender gehabt hat. Beispielsweise nennt das Gesetz Zölle und Fracht. Bei teilweisem Verlust ist nur der prozentual entsprechende Teil der Kosten zu ersetzen, um den der Versand der geringeren Menge billiger gewesen wäre. Voraussetzung ist jedoch, daß die Versendung der größeren Menge auch wirklich mehr Kosten verursacht hat als die Versendung der kleineren Menge (z. B. Versendung nach Stückgut, Gewicht). Ist dies nicht der Fall (es war z. B. ein Wagen für das Gut gemietet, dessen Preis von der tatsächlich beförderten Menge unabhängig ist), so kann Kostenersatz nicht verlangt werden. Denn unter dem — leicht mißverständlichen — vom Gesetz gebrauchten Ausdruck „Hinzurechnung“ ist nicht eine Hinzurechnung der Kosten zu dem Werte des Gutes, sondern eine getrennte Berechnung der Kosten und Hinzurechnung zu dem festgestellten Schadensersatzbetrag zu verstehen.

Bei Beschädigung des Gutes ist für die Minderung des im Abs. 1 bezeichneten Wertes Ersatz nach der Bestimmung des Abs. 2 von § 457 zu leisten. Diese Bestimmung ist in verschiedener Weise ausgelegt worden, wovon die folgende wegen ihrer Verbreitung besonders zu erwähnen ist. Die infolge der Beschädigung eintretende Wertminderung wird dadurch berechnet, daß man den Verkaufswert des Gutes im beschädigten Zustand am Orte der Ablieferung ermittelt, diesen Betrag um den Betrag der auf das Gut verwendeten Zölle, Kosten usw. kürzt, dann in gleicher Weise den Verkaufswert des unbeschädigten Gutes feststellt und beide Werte vergleicht. Die Differenz stellt die Wertminderung dar.[3]) Dieser Berechnungsweise kann man jedoch nicht beistimmen. Es wird dabei übersehen, daß nach dem Gesetz „die Minderung des in Abs. 1 bezeichneten Wertes“, also des gemeinen Handelswertes oder des gemeinen

[2]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 565.
[3]) Goldmann Bd. 3 S. 1785.

Wertes am Orte der Absendung, ersetzt werden soll, der Verkaufswert des Gutes am Orte der Ablieferung nach Abzug der Zölle und Kosten diesem aber nicht entspricht. Denn das Gut hat eine Wertsteigerung auch dadurch erfahren, daß es, mit kaufmännischem Geschick, an einen Ort gebracht worden ist, an dem die Nachfrage eine größere, der Wert daher ein höherer ist. Daher kann der Abzug nur der Zölle und Kosten auch noch nicht den gemeinen Handelswert oder gemeinen Wert am Orte der Absendung ergeben.

Bei der Berechnung ist vielmehr so zu verfahren, daß der allgemeine Handelswert oder gemeine Wert der Ware in beschädigtem Zustande mit dem entsprechenden Werte der unbeschädigten Ware verglichen wird, wobei für beide Wertbestimmungen der Ort der Absendung zugrunde gelegt wird. Die sich ergebende Differenz ist die Wertminderung. Hinsichtlich der dem Absender entstandenen Kosten gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder wird ihre Höhe nur durch die Quantität, nicht durch die Qualität (Wert) der Ware bestimmt: dann tritt bei Beschädigung Kostenersatz nicht ein, da der Transport der auch ursprünglich minderwertigen Ware die gleichen Kosten verursacht hätte. Oder die Qualität der Ware ist bestimmend für die Höhe der Kosten (z. B. des Zolls, je nachdem es sich um Brau- oder Futtergerste handelt, oder der Versicherungsprämie): Dann ist der Betrag der Kosten zu ersetzen, um den sie sich bei Versendung der geringer bewerteten Ware vermindert hätten.

Der Ersatz des vollen Schadens kann nach Abs. 3 von § 457 verlangt werden, wenn derselbe durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit veranlaßt worden ist. In diesen Fällen kann also jeder nachweisbare Schaden in die Berechnung einbezogen werden.

II. Es soll zunächst in diesem Absatz erörtert werden, inwieweit das Gesetz eine Beschränkung des zu ersetzenden Schadens auf einen Höchstbetrag vorsieht (§§ 461, 462, 463, 465 Abs. 2), während die Berechnung des Schadensersatzes im Falle des § 466 in dem dritten Abschnitt behandelt werden soll.

1. § 461 bestimmt, daß die Eisenbahnen in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) einen im Falle des Verlustes oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen können, sofern diese Ausnahmetarife veröffentlicht werden, eine Preisermäßigung für die ganze Beförderung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen der Eisenbahn enthalten und der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungsstrecke Anwendung findet.

Die Festsetzung eines Höchstbetrages ist also an eine Reihe

von Bedingungen geknüpft. Es ist notwendig, auf dieselben kurz im einzelnen einzugehen.

a) Die Regelung hat durch besondere Bedingungen — Ausnahmetarife — zu geschehen. Unzulässig ist also die Beschränkung bei einem einzelnen Frachtvertrag oder gegenüber einem einzelnen Absender durch besondere Abrede. Die Regelung muß vielmehr eine allgemeine, allen Absendern gegenüber bestehende tarifmäßige, d. h. nach festliegenden Sätzen im voraus berechenbare, sein.

b) Die Ausnahmetarife müssen veröffentlicht werden. Dies geschieht im Reichs- und Staatsanzeiger.[4]) Die Gültigkeit der Tarife beginnt natürlich erst mit dem Tage der Veröffentlichung.

c) Die Ausnahmetarife müssen eine Verbilligung des Beförderungspreises enthalten. Es soll dem Absender gewissermaßen als Gegenwert für die geringere Ersatzmöglichkeit eine Verbilligung der Kosten geboten werden.

d) Der Ausnahmetarif muß sich auf die ganze Beförderungsstrecke anwenden lassen. Daraus folgt, daß bei Erstreckung der Beförderung über das Ausnahmetarifgebiet hinaus die gewöhnlichen Tarife für die ganze Strecke in Anwendung zu kommen haben, demnach die Beschränkung der Haftung auch für keinen Teil der Strecke besteht.

Bei Schaden, der durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt worden ist, kann nach Abs. 2 eine Beschränkung jedoch nicht geltend gemacht werden.

2. § 462 bestimmt, daß die Eisenbahnverkehrsordnung die Haftung für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere auf einen Höchstbetrag beschränken kann. Die gleiche Bestimmung enthält auch § 89 Abs. 2 EVO. Bisher ist jedoch von dieser Berechtigung kein Gebrauch gemacht worden.

Auch in diesem Falle würde aber die Bahn sich bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit nicht auf die Beschränkung berufen können (§ 462 Satz 2).

3. Nach § 463 Abs. 1 kann in dem Falle, daß das Interesse an der Lieferung nach Maßgabe der Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung angegeben worden ist, bei Verlust oder Beschädigung des Gutes außer der in § 457 Abs. 1 u. 2 (vgl. 1) bezeichneten Entschädigung der Ersatz des weiter entstandenen Schadens bis zu dem angegebenen Betrage beansprucht werden.

Die Bestimmung hat eine doppelte Bedeutung: Einerseits dehnt sie die Haftung über den nach § 457 zu leistenden Schadensersatz hinaus aus, anderseits beschränkt sie den Schadensersatz-

[4]) Blume Anm. 5 zu § 6.

betrag auf den deklarierten Betrag als Höchstsatz. Im ersteren Falle dient sie also dem Interesse des Absenders, im letzteren dem der Eisenbahn.

Es ist zunächst mit einigen Worten auf Zweck und Bedeutung der Angabe des Interesses an der Lieferung einzugehen. Sie hat den Zweck, die Eisenbahn auf den Wert aufmerksam zu machen, den die Lieferung des Gutes für den Absender bezw. Empfänger hat, und ihr demnach zu ermöglichen, besondere Vorkehrungen zum Schutze des Gutes zu treffen. Da es ganz allgemein auf den Wert der Lieferung ankommt, ist die Deklarierung unabhängig von dem Wert des Gutes und kann sich auf allen den Schaden beziehen, den der Nichtempfang des Gutes dem Interessierten aus irgendeinem Grunde verursachen kann. Auch der durch Überschreitung der Lieferfrist entstehende Schaden kann einbezogen werden (vgl. III). Der Interessierte kann also die überaus engen, häufig zu Unbilligkeiten führenden Grenzen des § 457 überschreiten (§ 93 EVO.) und einen aus den konkreten Umständen sich rechtfertigenden Ersatz auch des aus Verlust oder Beschädigung des Gutes indirekt entstehenden Schadens erlangen. Das deklarierte Interesse bildet jedoch nicht einen feststehenden Satz, den bei Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung zu zahlen die Eisenbahn ohne weiteres verpflichtet ist. Es ist vielmehr nur die Festlegung der Höchstgrenze, bis zu der die Bahn bei Nachweis von Schaden zum Ersatz verpflichtet ist.

Die näheren Bestimmungen über die Angabe des Interesses an der Lieferung gibt die Eisenbahnverkehrsordnung in § 32 Abs. 2 (für das Reisegepäck), § 48 Ziff. 10 (für lebende Tiere) und § 92 (für die übrigen Güter). In den beiden ersteren Fällen hat der Absender einen Anspruch darauf, daß die Angabe auf dem Gepäck- bezw. Beförderungsschein von der Bahn vermerkt wird. Selbst den Vermerk vorzunehmen, hat der Absender kein Recht, und die von ihm gemachte Eintragung ist ohne rechtliche Wirkung gegen die Bahn. Verweigert oder unterläßt die Eisenbahn den Eintrag der Deklaration, so kann sie nur nach den Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuches zum Schadensersatz herangezogen werden. Auch die Bezahlung der tarifmäßigen Gebühr ist wirkungslos, wenn die Eisenbahn (böswillig oder aus Versehen) den geforderten Eintrag der Deklaration auf dem Gepäckschein (Beförderungsschein) unterläßt. Im Falle des § 92 ist der Eintrag des Interesses an der Lieferung vom Absender selbst auf dem Frachtbrief an der dafür bestimmten Stelle vorzunehmen. Wird dieser Bestimmung vom Absender nicht nachgekommen, so kann er, auch wenn er die besondere Gebühr

gezahlt hat, weder Schadensersatzansprüche auf Grund der Deklaration geltend machen noch von der Eisenbahn verlangen, daß diese den Eintrag vornimmt (so daß sie also, wenn sie ihn unterließe, sich dadurch irgendwie ersatzpflichtig machen würde).

Zu umfangreichen Erörterungen hat Abs. 4 von § 92 Anlaß gegeben. Nach demselben ist, wenn die Haftpflicht der Eisenbahn auf einen Höchstbetrag beschränkt ist, „eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus unzulässig". Wenn auch der Ausdruck „unzulässig" wenig glücklich gewählt ist und nicht ohne weiteres den Sinn der Bestimmung erkennen läßt, so scheint doch ernstlich kaum eine Schwierigkeit bei der Auslegung bestehen zu können, besonders wenn man den Wortlaut des Abs. 2 von § 463 mit in Betracht zieht. Nach diesem „findet eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag (d. h. den festgesetzten Höchstbetrag) hinaus nicht statt". Die Erklärung dieses Satzes ist, will man sich den Gesetzesworten recht eng anschließen, daß eine höhere Interessendeklaration für den überschießenden Betrag so gut wie nicht stattgefunden, d. h. unbeachtlich, nichtig ist. Die Eisenbahn hat somit ebensowenig das Recht, wegen einer zu hohen Deklaration die Annahme von Gut abzulehnen bezw. über den Höchstbetrag hinaus Gebühr zu fordern, als der Absender die Möglichkeit hat, durch Bezahlung einer entsprechend höheren Gebühr eine höhere Angabe aufrechtzuerhalten. Soweit der Höchstbetrag überschritten ist, wird die Angabe als nicht vorhanden angesehen, ohne daß dadurch jedoch bis zu dieser Grenze die Gültigkeit der Angabe berührt würde.

Wie in den vorhergehenden Fällen kann auch hier Ersatz des vollen Schadens nach § 95 EVO. verlangt werden, wenn derselbe durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt worden ist.

III. Die Erörterung der Bestimmungen des § 466 ist auf die letzte Stelle verschoben worden, weil dieselben eine doppelte Aufgabe erfüllen: 1. die Berechnung des zu ersetzenden Schadens zu regeln, 2. den Schadensersatz auf bestimmte Summen zu beschränken. Diese Gestaltung der Bestimmungen ist eine so eigentümliche, daß eine gesonderte Betrachtung sich notwendig macht.[5])

Im Abs. 1 stellt das Gesetz den Satz auf, daß die Eisenbahn für den aus Versäumung der Lieferfrist entstehenden Schaden schlechthin zu haften hat. In dieser Form geht § 466 der praktischen Bedeutung nach weit über § 456 hinaus. Denn unter Umständen wird der Wert des rechtzeitigen Empfanges den Wert des Gutes um ein Vielfaches übersteigen, während

[5]) Zu vergl. auch § 11.

eine Schutzmöglichkeit gegen Verspätung zunächst (unter Außerachtlassung von § 463) im Gegensatz zur Schutzmöglichkeit gegen Verlust und Beschädigung (z. B. durch Versicherung des Gutes bei einer Privatgesellschaft) nicht vorhanden ist. Diesem umfassenden Haftgrundsatz zieht jedoch das Gesetz im Abs. 2 eine Grenze, indem es die Höhe des zu leistenden Schadensersatzes unterordnet entweder

1. dem im Frachtbriefe, dem Gepäckschein oder dem Beförderungsschein als Interesse an der Lieferung angegebenen Betrag oder

2. dem Betrage der Fracht (die Bestimmung hinsichtlich des Reisegepäcks mag zunächst unberücksichtigt bleiben).

Zu 1. Zunächst ergibt sich, wie unter II, 3 schon kurz gesagt worden ist, daß bei der Angabe des Interesses an der Lieferung jeder Schaden, der überhaupt aus irgendeinem Grunde entstehen kann, also auch jeder, der durch Überschreitung der Lieferfrist veranlaßt wird, mit in die Berechnung einbezogen werden kann. Weiter ergibt sich für die hier behandelte Frage, daß eine besondere Berechnungsart vom Gesetz nicht vorgeschrieben ist (im Gegensatz wieder zu §§ 456, 457), daß vielmehr jeder Beweis des Schadens genügt. Nur soll die Bahn nicht mehr zu zahlen haben, als ihr als event. zu ersetzender Schaden angegeben worden ist. Diese Angabepflicht ist aber das Bedeutsame. Denn da bei der Angabe des Interesses an der Lieferung eine Gebühr zu entrichten ist und von der Zahlung derselben die Gültigkeit der Deklaration abhängt (§ 92 EVO.), so wird also von der Bahn ein Vertrag über entgeltliche Versicherung des Gutes abgeschlossen. Dieser Fall der Haftung nach § 466 stellt also eine Durchbrechung des fundamentalen Grundsatzes der Haftung der Eisenbahn ex recepto dar, es liegt eine Haftung ex contractu vor.

Ferner ist natürlich die Haftung an die Grenzen gebunden, die der Angabe des Interesses an der Lieferung gesetzt sind (§ 463 Abs. 2), d. h. bei Gegenständen, bei denen die Ersatzpflicht auf einen Höchstbetrag beschränkt ist, kann als Höchstes auch nur dieser aus § 466 verlangt werden. Zur näheren Ausführung hierzu ist auf das unter II Gesagte zu verweisen.

Zu 2. Ist das Interesse an der Lieferung nicht angegeben, so ist der Betrag der Fracht die höchste Grenze für die Schadensersatzleistung. Voraussetzung für die Ersatzforderung ist selbstverständlich auch hier der Nachweis eines Schadens.

Es ist hier noch einmal auf die Frage zurückzukommen, welcher Schaden nach § 466 als „durch Versäumung der Lieferfrist“ entstanden anzusehen ist. Prinzipiell ist dies in § 11, 4

erörtert worden. Dort ist die Meinung vertreten worden, daß der Geschädigte nach § 466 nur „den Zeitverlustschaden, d. h. den Schaden, der als Folge der Verletzung des Anspruchs auf Lieferung spätestens bis zum Ablauf der Lieferfrist sich ergibt", fordern kann, daß bei Verlust oder Beschädigung der daraus entstandene Schaden aber getrennt zu berechnen und (nach § 456) zu fordern ist. Einer der wichtigsten Gründe für diese Auffassung ist die unter Ziff. 2 dieses Paragraphen angeführte Bestimmung von § 466. Man setze den Fall, daß ein Gut bei einem Speicherbrand verloren geht, nachdem es am Ablieferungsort angekommen ist, weil die Lieferfrist nicht eingehalten und das Gut über sie hinaus gelagert worden ist. Es ist leicht denkbar — und soll weiter hier angenommen werden —, daß das Gut einen den Betrag der Fracht weit übersteigenden Wert hat, dieser aber nicht als Interesse an der Lieferung angegeben worden ist. Wäre nun die hier bekämpfte Meinung über den „durch Überschreitung der Lieferfrist" entstandenen Schaden zutreffend, so könnte nur nach § 466 Schadensersatz verlangt werden, und dies würde (die Bestimmung des § 94 Abs. 3 EVO., die ja nach der schon in § 11, 4 entwickelten Anschauung zuungunsten der bekämpften Meinung entscheidet, soll gänzlich außer acht gelassen werden) als Höchstes der Betrag der Fracht sein! Der Empfänger würde also, obwohl er zweifachen Schaden — durch Überschreitung der Lieferfrist und durch Verlust — hat, nicht einmal den schon für einen Fall, wenn nach § 457 berechnet, sich höher stellenden Ersatzanspruch befriedigt erhalten. Daß ein solches Ergebnis aber dem Sinne von § 466, der eine Erweiterung sein soll, widerspricht, ist ohne weiteres klar. Praktisch wird die erörterte Frage insofern von Bedeutung, als eine Schadensersatzklage, bei der unter Bezugnahme auf § 466 auch für Verlust als durch Überschreitung der Lieferfrist entstandenen Schaden Ersatz verlangt wird, hinsichtlich dieser Forderung abzuweisen ist.[6])

---

[6]) Wanninger nimmt S. 56 u. 57 beide Wege als gangbar an. Er gibt aber keine Auskunft darüber, was werden soll, wenn bei dem unter b angegebenen (hier bekämpften) Verfahren die Bahn beweist, daß die Verzögerung „von einem Ereignis herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte". Man muß allerdings wohl seinen Ausführungen entnehmen, daß er dann Klagabweisung für notwendig hält, so daß also auch für Verlust und Beschädigung kein Ersatz geleistet wird. Ganz abgesehen nun davon, daß die Eisenbahn bei Verlust und Beschädigung nur die wenigen in § 456 ausdrücklich angegebenen Haftausschließungsgründe geltend machen kann und dies durchbrochen wird, wenn man ihr nachlassen will, sich durch den Nachweis haftfrei zu machen, daß ein von ihr nicht herbeigeführtes, noch von ihr abwendbares Ereignis den Schaden verursacht hat, und dies nur deshalb tut, weil das Ereignis Lieferfristüberschreitung ist, obwohl es unter

Von der Bestimmung des letzten Satzes von Abs. 2 des § 466 hat die Eisenbahnverkehrsordnung in § 37 Gebrauch gemacht. Die darin festgelegten Sätze sind ohne jede weitere Erklärung verständlich.

Ganz eigenartig und in den Rahmen des bisher Erörterten nicht hineinpassend ist die Bestimmung des Abs. 3 von § 466, die durch § 94 Abs. 2 (für Güter) und § 37 Abs. 2 (für Reisegepäck) EVO. fortgebildet worden ist. Hier handelt es sich darum, daß ein Schaden überhaupt nicht entstanden oder nicht nachgewiesen ist. Wenn trotzdem von der Bahn eine „Vergütung" zu zahlen ist, so soll damit ganz offensichtlich dem Empfänger ein ganz besonderes Entgegenkommen bewiesen, der Eisenbahn aber, und dies ist der Hauptzweck der Bestimmung, eine Strafe für die Nachlässigkeit (vgl. § 11 a. E.) bei Ausführung des Transportes auferlegt werden.

Ersatz des vollen Schadens, der auf irgendeine Weise nachgewiesen werden kann, kann nach § 466 Abs. 4 verlangt werden, wenn die Versäumung der Lieferfrist durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist. Diese Bestimmung findet sich also gleichlautend bei allen Vorschriften über die Haftung der Bahn.

§ 13.

Das Erlöschen und Verjähren der Schadensersatzansprüche.

Der VII. Abschnitt des Handelsgesetzbuchs trifft keine eignen Bestimmungen über das Erlöschen und Verjähren der Schadensersatzansprüche gegen die Bahn, sondern überläßt die Regelung (gemäß § 454) in erster Linie der Eisenbahnverkehrsordnung, in zweiter Linie den Bestimmungen des VI. Abschnitts. §§ 464 u. 470 Abs. 2 geben nur einige besondere Vorschriften zur Ergänzung jener. Aus dem VI. Abschnitt kommen besonders in Frage

---

die Haftausschließungsgründe des § 456 in keiner Weise fällt, so ist schließlich auch die Frage aufzuwerfen: Welchen Wert soll denn überhaupt ein Verfahren für den Beschädigten haben, nach dem die Bahn mit so überaus großer Leichtigkeit von einer für ihn so wichtigen Haftung wie der nach § 456 frei wird? Die gleichen Schlußfolgerungen der falschen Auslegung von § 466 zieht auch Pekrun S. 69. Auch nach seiner Auffassung kann sich die Bahn bei einem nach Überschreitung der Lieferfrist eintretenden Verlust auch für diesen durch den Exkulpationsbeweis nach § 466 freimachen. Natürlich haftet die Eisenbahn bei Vorliegen von Verlust nicht für Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie den Verlust (also das Ereignis, von dem das Nichteinhalten der Lieferfrist herrührt) weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte.

§§ 438 u. 439 HGB. Die Bestimmungen des § 438 nun sind mit Erweiterungen zusammen mit denen des § 464 in dem § 97 EVO. aufgenommen worden. Bei § 439 ist die Lage weniger einfach, denn § 439 wiederum verweist auf § 414 im IV. Abschnitt. Dieser würde also hier in Anwendung zu kommen haben. Diesen komplizierten Gang vereinfacht die Eisenbahnverkehrsordnung, indem sie die Vorschriften des § 414 HGB. in fast wörtlicher Übereinstimmung in § 98 als Abs. 1 u. 2 aufnimmt. Im Anschluß hieran bringt Abs. 3 die fast wörtliche Wiedergabe von § 470 Abs. 2 HGB. Abs. 4 gibt hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung eine neue Vorschrift, wenn man so überhaupt eine Vorschrift bezeichnen kann, die, auch ohne besonders ausgesprochen zu sein, auf Grund allgemeiner Rechtssätze selbstverständlich gewesen wäre. In Abs. 5 u. 6 bringt § 98 EVO. dann weiter die wieder fast wörtliche Wiedergabe von § 414 Abs. 3 u. 4 HGB. Da sich demnach alle für den vorliegenden Stoff wichtigen Vorschriften in den §§ 97 u. 98 EVO. finden, soll bei den folgenden Erörterungen der Einfachheit halber immer nur auf sie Bezug genommen werden.

I. Grundlegend bestimmt § 97 Abs. 1, daß alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen sind, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen ist.

Hiervon bestimmt Abs. 2 Ziff. 1—5 Ausnahmen. In den Kreis der hier anzustellenden Erörterungen gehören nur die Ausnahmen der Ziff. 1—4, denn die unter Ziff. 5 genannten Ansprüche gegen die Bahn wegen zu Unrecht erhobener Frachtzuschläge und unrichtiger Berechnung von Fracht und Gebühren sind keine Schadensersatzansprüche, sondern beruhen auf einem einfachen Rückforderungsrecht (§ 70 EVO.).

Voraussetzung für das Erlöschen der Ansprüche ist also, daß die Fracht und die sonstigen Gebühren bezahlt und das Gut abgenommen ist. Ist nur eins von beiden erfolgt, so bleiben die Ansprüche bestehen. Vom Gesetz nicht berührt ist die Frage, wie die Sachlage ist, wenn Fracht und Gebühren vom Absender im voraus bezahlt worden sind. Man wird jedoch auch in diesem Falle eine Abweichung von der Regel nicht anzunehmen brauchen, denn das Gesetz spricht ja von einer Bezahlung schlechthin und gibt für den Zeitpunkt, wann dieselbe zu erfolgen hat, keine Vorschrift.[1]) Auf jeden Fall muß die Zahlung aber den gesamten Betrag umfassen, weder genügt

[1]) vgl. Blume S. 254 Anm. 1 und die dort angeführten Entscheidungen: OLG. Hamburg Bd. 16 S. 132; Eisenb. E. u. Abh. Bd. 24 S. 175.

Zahlung z. B. nur der Fracht noch Teilzahlung. Die Abnahme fällt zusammen mit der Ablieferung, d. h. sie ist der Teil der Ablieferung, bei dem der Empfänger tätig wird, insofern er der Eisenbahn die Gewahrsamsaufgabe gestattet. Es ist daher die Übernahme (entsprechend der Übergabe) nicht notwendig.

Ausgenommen von dem Erlöschen sind:

a) nach Ziff. 1 Entschädigungsansprüche für Schäden, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt worden sind. Diese Bestimmung ist eine Wiedergabe von § 438 Abs. 5 bezw. § 464 Abs. 2;

b) nach Ziff. 2 Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist. Dieselben müssen jedoch spätestens bis zum 14. Tage, wobei der Tag der Abnahme nicht mitgerechnet wird, bei der Eisenbahn angemeldet werden. Sind mehrere Bahnen an der Beförderung beteiligt, so genügt es, wenn die Anmeldung nach § 100 EVO. entweder bei der Versandbahn oder der letzten Bahn, oder der Bahn, auf deren Strecke das verspätende Ereignis eingetreten ist, geschieht;

c) nach Ziff. 3 Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die von der Bahn (nach § 82) oder einem Beteiligten (nach § 83) vor der Abnahme des Gutes festgestellt worden sind oder deren Feststellung die Eisenbahn entgegen ihrer Verpflichtung zur Feststellung (nach § 82) schuldhaft unterlassen hat. Bis auf den letzten Teil ist diese Bestimmung ohne weiteres verständlich und bedarf keiner Erklärung. Unklar ist aber, wann eine der Eisenbahn nach § 82 obliegende Feststellung durch ihr „Verschulden" unterblieben ist; denn zur Feststellung ist sie schlechthin verpflichtet, wenn sie Kenntnis von der Minderung oder Beschädigung bezw. von der Möglichkeit einer von beiden erhält, so daß sie die Feststellung überhaupt nicht ohne Verschulden unterlassen kann. Man wird daher wohl das Nichtvorhandensein einer Schuld nur dann annehmen können, wenn ein Fall höherer Gewalt vorliegt;[2])

d) nach Ziff. 4 Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die bei der Abnahme äußerlich nicht erkennbar waren. Voraussetzung ist aber, daß der Berechtigte unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Abnahme entweder schriftlich bei der Eisenbahn eine Untersuchung nach den Vorschriften von § 82 oder bei Gericht die Besichtigung des Gutes durch Sachverständige beantragt und

---

[2]) Irrig ist die Annahme Pekruns S. 105, die Feststellung müsse immer durch amtliche Sachverständige erfolgen. Im Falle des § 82 ist dies nicht notwendig.

beweist, daß der Mangel in der Zeit zwischen der Annahme und der Ablieferung entstanden ist. Diese Bestimmung entspricht im allgemeinen dem § 464 Abs. 1 HGB., jedoch findet sich eine sehr wichtige Abweichung: § 97 EVO. fordert eine unverzügliche Anzeige des Mangels, d. h. eine ohne Verzug nach Entdeckung des Mangels erfolgende. Spätestens muß aber Entdeckung und Anzeige binnen einer Woche erfolgen. § 464 HGB. dagegen schreibt nur vor, daß die Anzeige binnen einer Woche zu erfolgen hat. Er verlangt also nicht unverzügliche Anzeige. Da nun durch diese Vorschrift der Eisenbahnverkehrsordnung die Haftung der Eisenbahn beschränkt wird, insofern eine engere Frist als in § 464 gesetzt wird, eine Beschränkung des handelsrechtlichen Haftgrundsatzes nach § 471 HGB. aber nicht stattfinden kann, so ist die Forderung unverzüglicher Anzeige in § 97 EVO. ungültig.[3]) Aus dem Nichteinhalten dieser Vorschrift kann die Eisenbahn daher auch keine Haftbefreiung ableiten.

Nach dem letzten Satze von Ziff. 4 kann mit dem Antrag auf Feststellung der Mängel bis zu dem Zeitpunkt, bis zu dem der Eingang einer Antwort der Eisenbahn auf die Anzeige von den Mängeln unter regelmäßigen Umständen erwartet werden darf, gewartet werden, wenn diese Anzeige fristgemäß gemacht worden ist. Diese Bestimmung hat die rein praktische Bedeutung, die Kosten der Feststellung zu ersparen, wenn etwa die Eisenbahn schon auf die Anzeige des Mangels hin sich zum Schadensersatz bereit erklären sollte.

Ob ein Mangel bei der Annahme erkennbar war, ist Tatfrage.[4]) Nicht maßgebend ist, ob der Mangel ein solcher war, daß er überhaupt erkannt werden konnte, sondern ob er unter den bei der Annahme obwaltenden Umständen erkannt werden konnte. Diese werden also stets genau zu prüfen sein. Freilich kann man nicht so weit gehen, daß man die vom Empfänger selbst verschuldete Nichterkennbarkeit (z. B. wegen mangelnder Beleuchtung) nicht als ausreichenden Grund ansieht. Bei solchen Unterscheidungen dürfte man kaum je praktisch zu einer Entscheidung kommen können, da man dann wieder untersuchen müßte, ob der Empfänger die Nichterkennbarkeit tatsächlich verschuldet hat oder ob nicht Zufall (z. B. Verlöschen einer Gasflamme durch den Wind) usw. vorliegt. Solche Schwierigkeiten zu schaffen ist nicht der Sinn des Gesetzes. Man wird vielmehr jeden Fall der Nichterkennbarkeit als ausreichend anzusehen

---

[3]) So Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 666/67; Goldmann Bd. 3 S. 1795.

[4]) Makower Bd. 2 S. 1549.

haben und der Bahn überlassen müssen, dafür zu sorgen, daß vom Empfänger bei der Annahme die Prüfung unter den entsprechenden Bedingungen und mit der notwendigen Sorgfalt vorgenommen wird. Unterläßt sie etwas in dieser Hinsicht, so muß sie auch die Folgen auf sich nehmen.

II. Die Verjährung der Ersatzansprüche erfolgt nach § 98 Abs. 1 in einem Jahre. Dabei ist es gleich, ob die Ersatzansprüche sich auf Verlust, Minderung, Beschädigung des Gutes oder Überschreitung der Lieferfrist gründen. Der Lauf der Frist (Abs. 2) beginnt bei Beschädigung und Minderung mit dem Ende des Tages, wo abgeliefert worden ist, bei Verlust und Überschreitung der Lieferfrist mit dem Ablauf der Lieferfrist.

Eigentümlich gestaltet ist die Hemmung der Verjährung durch Abs. 3. Diese tritt ein durch schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn. Ergeht aber auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so läuft die Verjährungsfrist von dem Tage ab, an dem der Beschädigte die Entscheidung der Eisenbahn schriftlich unter Rückgabe der der Anmeldung angeschlossenen Beweisstücke mitgeteilt erhält, weiter und wird weder durch weitere Gesuche an die Bahn noch an die vorgesetzte Behörde von neuem gehemmt.

Für die Unterbrechung der Verjährung (Abs. 4) sind allein die Vorschriften der §§ 208—217 BGB. maßgebend.

Aufrechnung mit verjährten Ansprüchen ist zulässig (Abs. 4), wenn vorher, und zwar in der dafür gesetzten Frist, der Anspruch der Eisenbahn angezeigt oder doch wenigstens die Anzeige an sie abgeschickt worden ist. Der Anzeige soll gleichstehen, „wenn gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises beantragt, oder wenn in einem zwischen dem Absender und dem Empfänger oder einem späteren Erwerber des Gutes wegen des Verlusts, der Minderung, der Beschädigung oder der Fristüberschreitung anhängigen Rechtsstreite der Eisenbahn der Streit verkündet wird". Hierzu ist jedoch zu bemerken, daß die Streitverkündung nach § 209 Ziff. 4 BGB. eine Unterbrechung der Verjährung mit sich bringt, daß also Voraussetzung für die Anwendbarkeit von § 98 Abs. 5 in einem solchen Falle die Beendigung des Rechtsstreits (hier notwendigerweise Klagabweisung oder Rücknahme) ist, nach der der Lauf der Verjährung wieder begonnen und zur Verjährung geführt hat (denn wäre der Anspruch rechtskräftig festgestellt worden, so wäre die Verjährungsfrist nach § 218 BGB. 30 Jahre).

Die Vorschriften des § 98 über die Verjährung finden keine Anwendung (Abs. 6), wenn der Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die Lieferfristüberschreitung von der Bahn vor-

sätzlich herbeigeführt worden ist. In diesem Falle greift also nur § 852 BGB. ein.

Anhang zu § 13.

An einer Beförderung können mehrere Bahnen beteiligt sein. In diesem Falle bestimmt § 469 HGB. (§ 100 EVO.), daß die Ersatzansprüche entweder gegen die Versandbahn oder gegen die letzte Bahn, die das Gut mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder gegen die Bahn, wo der Schaden sich ereignet hat, zu richten sind. Voraussetzung ist aber, daß auch tatsächlich auf Grund eines Frachtbriefes die Beförderung erfolgt. Dabei bleibt also zunächst bis zu einem gewissen Grade unberücksichtigt, ob die haftbar gemachte Bahn auch diejenige ist, bei welcher der Schaden entstanden ist. Daher hat jede beteiligte Bahn, die auf Grund dieser Bestimmung in Anspruch genommen worden ist, ein Rückgriffsrecht (§ 100 Abs. 5) gegen die Bahn, die den Schaden verschuldet hat, und, falls diese nicht ermittelt werden kann, Anspruch auf Übernahme des geleisteten Schadensersatzes im Verhältnis der Streckenlängen, mit denen die Bahnen an der Beförderung beteiligt sind. Der in letzterer Weise in Anspruch genommenen Bahn steht jedoch der Weg offen, sich von der Beteiligung an der Schadensersatzleistung durch den Nachweis zu befreien, daß der Schaden nicht auf ihrer Strecke entstanden ist. Diese Bestimmungen, die sich zwar auch auf die Haftpflicht der Eisenbahn — wenn auch einer andern gegenüber — beziehen, sind natürlich für den Beschädigten nur von formaler Bedeutung, sie seien hier auch nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

§ 14.

Die Bedeutung des § 471 HGB.

Von überaus großer praktischer Wichtigkeit ist die Bestimmung des § 471 HGB., wonach „die nach den Vorschriften der § 432 Abs. 1 u. 2, 438, 439, 453, 455—470 begründeten Verpflichtungen der Eisenbahnen weder durch die Eisenbahnverkehrsordnung noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden“ können. Die angeführten Paragraphen umfassen fast die ganzen, auf die Haftung der Eisenbahn bezüglichen Vorschriften, die sonach allen Parteidispositionen entzogen werden. § 471 ist daher das unentbehrliche Schlußstück des Eisenbahnfrachtrechts.

Interessant ist die Frage, ob die Eisenbahn ihre Verpflich-

tung erweitern kann. Sie ist zu bejahen, denn § 471 spricht nur von der Nichtigkeit solcher Maßnahmen, die ihre Verpflichtungen ausschließen oder beschränken.[1])

Dritter Abschnitt.

Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Vorbemerkung.

In diesem Abschnitt soll die Haftung der Eisenbahn für ihre Hilfskräfte erörtert werden. Grundlegend dafür ist die Bestimmung des § 458 HGB., wonach die Eisenbahn „für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient", zu haften hat. In § 15 soll festgestellt werden, welche Stellung § 458 zu den übrigen die Haftpflicht der Eisenbahn regelnden Paragraphen des Handelsgesetzbuchs einnimmt und was die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute bedeutet, in § 16 soll dann darauf eingegangen werden, was im allgemeinen unter der Haftung für „Leute und andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient", zu verstehen ist. Die folgenden Paragraphen werden die Stellung einzelner in § 16 nur kurz berührter Personengruppen, soweit sie ein besonderes Interesse bieten, eingehender darzustellen haben, und zwar § 17 die der Rollfuhrunternehmer, § 18 die der Gepäckträger. In § 19 endlich soll auf die Stellung der Angestellten der Privatgesellschaften, wie z. B. der Schlafwagengesellschaft, näher eingegangen werden.

§ 15.

Die Stellung des § 458 HGB.

§ 458 lautet:

„Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient".

In diesem Satze wird zwar ausgesprochen, für welche Personen die Eisenbahn haftet, nicht aber, in welchen Fällen. Hierüber, mit anderen Worten über das Verhältnis von § 458 zu den §§ 453 Abs. 4, 455 Abs. 2, 456, 466 und der Haftpflicht der Eisenbahn überhaupt, bestehen Meinungsverschiedenheiten, die näher erörtert werden sollen.

---

[1]) Cosack S. 390; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 696.

Nach der einen Auffassung bezieht sich § 458 nur auf die im Handelsgesetzbuch vorherstehenden Bestimmungen, nicht aber auf die nachfolgenden, nach der anderen dagegen ist § 458 überall da anzuwenden, wo überhaupt eine frachtrechtliche Haftung der Bahn in Frage kommt.

Vorauszuschicken ist, daß § 458 selbstverständlich nur dann Anwendung finden kann, wenn es sich um die frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn handelt. Dies ergibt sich ohne weiteres daraus, daß die Bestimmung mitten unter den darauf bezüglichen Vorschriften steht, und zwar in einem Abschnitt, der ausschließlich das Frachtgeschäft der Bahn behandelt. Inwieweit die Eisenbahn daher in anderen Fällen für ihre Leute zu haften hat, insbesondere Dritten gegenüber, die ohne das Bestehen eines frachtrechtlichen Vertragsverhältnisses zwischen ihnen und der Bahn bei der Beförderung beschädigt worden sind, wird nicht durch § 458 geregelt. Die entgegengesetzte Meinung wird allerdings auch vertreten,[1]) sie ist aber als falsch zurückzuweisen. Wird z. B. durch das Umwerfen eines von einem Angestellten der Bahn geleiteten Wagens ein Vorübergehender verletzt,[1]) so steht dieser Unfall mit der frachtrechtlichen Obligation in gar keinem Zusammenhange, mag nun auch der Verletzte der Absender oder Empfänger oder ein beim Transport ganz Unbeteiligter sein. Denn die von der Eisenbahn beim Abschluß des Vertrages übernommene vertragliche Verpflichtung hat ja nicht den Inhalt, daß sie weder die beim Transport Beteiligten noch Dritte verletzt, sondern daß sie ein Gut transportiert. Wollte man die falsche Meinung logisch durchführen, so müßte die Eisenbahn für jeden Schaden, der gelegentlich der Beförderung entsteht, nach Abschn. VII haften. Dies ist natürlich ganz ausgeschlossen.[2]) Ebenso bezieht sich § 458 nicht auf die Nebengeschäfte der Eisenbahn, insbesondere auf die einstweilige Verwahrung (§ 453 Abs. 2 HGB.; § 64 EVO.) und (nach dem am Ende von § 6 Gesagten) auf die Verwahrung bahnlagernder Güter. Das Gegenteil ist besonders bezüglich der einstweiligen Verwahrung behauptet worden.[1]) Dabei wird von der Ansicht ausgegangen, es genüge, wenn ein Rechtsgeschäft „in Beziehung auf die Gutsbeförderung“ [3]) vorliege, nicht notwendig aber sei, „daß bereits der Eisenbahnfrachtvertrag abgeschlossen ist“.[3]) Kann man auch dem letzteren beistimmen, so doch nicht ersterem. Denn dabei wird folgendes übersehen: § 453 Abs. 2 bestimmt, daß die Bestimmungen über

---

[1]) Staub Anm. 4 zu § 431.
[2]) Ebenso Puchelt Bd. 2 S. 1211.
[3]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 660.

die einstweilige Verwahrung durch die Eisenbahnverkehrsordnung zu treffen sind. Dies geschieht in § 64 EVO., der besagt, daß die Haftung sich „nach den Grundsätzen für entgeltliche Verwahrung“ richte. Hierfür gelten aber die Vorschriften der §§ 688—700 BGB., verbunden für die behandelte Frage mit § 278 BGB. Daraus folgt, daß die Eisenbahn anläßlich der einstweiligen Verwahrung nicht nach § 458 HGB., sondern nur nach §§ 278, 688—700 BGB. in Anspruch genommen werden kann. Diese Regelung erscheint auch schon deshalb angemessen, weil die vorläufige Einlagerung von Gütern bei der Eisenbahn keine größere Gefahr für den Einlagerer mit sich bringt als die Einlagerung an irgendeinem andern Orte, eine besonders strenge Haftung der Bahn daher keine Berechtigung hat.

Von denen, die das Geltungsbereich des § 458 nicht auf die Fälle des § 466 erstrecken wollen,[4]) wird als Grund dafür besonders die Stellung der Vorschrift. „eingekeilt zwischen anderen Bestimmungen“,[4]) angeführt. Wie diese Bestimmungen Einzelfälle behandelten, so müsse dies auch bei der Haftung für die Leute angenommen werden. Einen solchen Schluß aus der Stellung von § 458 ziehen zu wollen, erscheint nicht richtig; dieselbe spricht vielmehr, wenn man ihr überhaupt eine so ausschlaggebende Bedeutung beilegen will, eher für das Gegenteil. Denn gleich nachdem in § 456 die Grundregel der Schadensersatzpflicht, in § 457 die Grundregeln der Schadensersatzhöhe aufgestellt worden sind, folgt § 458 mit dem Prinzip der Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute. Nach dieser Stellung müßte man also eher annehmen, daß es sich um eine Vorschrift ebenso allgemeinen Inhaltes wie die vorhergehenden Paragraphen handle.

Als weiterer Grund für die Beschränkung wird aufgeführt,[5]) daß in der Denkschrift auf S. 270 unter dem Randvermerk: „Ersatzpflicht der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern“ nur die §§ 448—456 (jetzt §§ 456—464) sich fänden, nicht also auch § 458 auf § 466 erstreckt worden sei. Auch diesem Argument kann keine durchschlagende Wirkung beigemessen werden, da unter dem angeführten Randvermerk § 466 natürlich nicht mit behandelt werden konnte und daraus, daß § 458 dort behandelt wird, wo er eingreift, noch nicht zu folgern ist, an anderer Stelle solle er nicht eingreifen.

Alle diese rein formalen Gründe können aber vollends nicht Stich halten, wenn man auf die sachliche Bedeutung von § 458

---

[4]) Makower Bd. 2 S. 1590.
[5]) Makower Bd. 2 S. 1591.

näher eingeht und die Frage prüft, was überhaupt die Haftung der Bahn für ihre Leute bedeutet. Wie schon früher eingehender behandelt, gründet sich die Haftung der Bahn darauf, daß die Beförderung als ein opus übernommen wird, daß also nicht die einzelne Handlung, sondern der Erfolg Gegenstand des Frachtvertrages ist. Benutzt der Frachtführer Personen zur Vornahme irgendwelcher Transporthandlungen, so treten diese Personen in kein vertragliches Verhältnis zum Absender, sondern nur zum Unternehmer. Nach außen hin ist der Ausführende stets nur dieser, selbst wenn es tatsächlich unmöglich ist, daß er alle Beförderungshandlungen selbst vorgenommen hat. Daher ist die Haftung des Frachtführers für seine Leute stets „eine direkte und prinzipale, keine sekundäre, kein Delkrederestehen".[6]) Außerordentlich klar und scharf hat dies Schott[6]) formuliert: „Denn in Bezug auf den Frachtführer kommt das Tun und Lassen seiner Leute und Gehilfen als der Organe seines Handelns dem Transportinteressenten gegenüber nicht als solches in Betracht, sondern nur als Ursache der Nichterfüllung der Frachtobligation, wofür der Frachtführer verantwortlich ist, falls er sich nicht exkulpieren kann. Haftet er also z. B. wegen Verzögerung, so haftet er nicht deshalb, weil diese Personen solche Handlungen und Unterlassungen sich zuschulden kommen ließen, welche die Verzögerung herbeigeführt haben, sondern weil die Verzögerung im Widerspruch mit der von ihm zu erfüllenden Frachtobligation steht; desgleichen haftet er nicht deshalb, weil seine Leute und Gehilfen das Frachtgut beschädigt oder verloren haben, sondern weil es beschädigt oder verloren ist". Diesen Ausführungen kann man nichts hinzufügen, was einfacher und überzeugender den Grund der Bestimmung von § 458 darstellt.

Aus den Ausführungen des vorstehenden Absatzes ist aber mit Notwendigkeit zu folgern, daß die Eisenbahn auch im Falle des § 466 für ihre Leute zu haften hat. Dies entspricht auch dem praktischen Bedürfnis, denn unter Umständen wird die Versäumung der Lieferfrist größeren Schaden verursachen als Verlust des Gutes. Die hier vertretene Ansicht scheint auch in der Literatur die vorherrschende zu sein.[7])

Eger steht im allgemeinen[8]) auch auf dem Standpunkte Schotts, der hier als richtig bezeichnet worden ist. Er nimmt jedoch an, daß bei Handlungen ex delicto und quasi ex delicto

---

[6]) Schott bei Endemann Bd. 3 S. 364; ebenso v. Hahn Bd. 2 S. 626; Thöl Bd. 3 S. 53.

[7]) Ebenso Lehmann-Ring Nr. 2 zu § 458; Lehmann, Lehrb. S. 883; Staub Anm. 4 zu § 431; Frankenburger S. 593.

[8]) Eger Bd. 1 S. 442.

des Hilfspersonals dieses „direkt oder subsidiär oder neben dem Frachtführer“ zu haften habe.[9]) Diese Auffassung kann man als richtig und als falsch bezeichnen, je nachdem man von einer gewöhnlichen zivilrechtlichen oder einer frachtrechtlichen Haftung spricht. Es ist selbstverständlich, daß jeder Angestellter der Bahn (d. h. jede der in § 458 HGB. genannten Personen) von dem Beschädigten nach den Grundsätzen der §§ 823 ff. BGB. auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden kann. Dabei kann sich der haftbar Gemachte natürlich auch nicht darauf berufen, daß nicht er, sondern nach § 458 HGB. die Eisenbahn haftbar sei. Dieser Weg hat ja aber mit dem Frachtvertrag gar nichts zu tun, und es ist auch — aus praktischen Gründen — kaum anzunehmen, daß er je eingeschlagen werden wird. Frachtrechtlich kommt es aber nicht im mindesten darauf an, ob ein Delikt des Hilfspersonals vorliegt oder nicht. Denn wie schon ausgeführt fallen Delikte des Hilfspersonals dem Frachtführer zur Last, da er ja als der allein Ausführende in Frage kommt und infolge dieser Eigenschaft jede Handlung seiner Hilfspersonen, auch ein Delikt, als von ihm begangen anzusehen ist.[10]) Denn seine Persönlichkeit ist der der Hilfspersonen zu substituieren. Seine Regreßansprüche[11]) gegen den wirklichen Urheber des Schadens werden natürlich hierdurch in keiner Weise berührt. Nur können dieselben nicht auf Grund frachtrechtlicher, sondern nur zivilrechtlicher Bestimmungen geltend gemacht werden. Inwieweit der Frachtführer für Delikte seiner Leute ausnahmsweise nicht zu haften hat, soll im nächsten Paragraphen erörtert werden.

Selbstverständlich ist, daß die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute keine strengere sein kann als für sie selbst. So wird besonders die Eisenbahn nicht haftbar gemacht werden können, wenn ihre Leute es unterlassen, im Interesse des Beschädigten Feststellungen zu treffen, die diesem die Verfolgung seiner Ersatzansprüche ermöglichen sollen.[12])

Unbeachtlich für die Haftung nach § 458 ist es, ob ein Frachtvertrag besteht oder nicht, wenn die Haftung für die Eisenbahn selbst durch das Gesetz bestimmt ist. Dies ist von Bedeutung im Falle des § 453 Abs. 4. Verweigert die Eisenbahn die Annahme eines Gutes zu Unrecht, so macht sie sich zwar für den daraus entstehenden Schaden haftbar, ein Fracht-

---

[9]) Eger Bd. 1 S. 443.
[10]) Eger Bd. 1 S. 212.
[11]) Eger Bd. 1 S. 445.
[12]) Gutmann S. 460, 2 sowie die dort angegebene Entscheidung des ROHG. Bd. 12 S. 119.

vertrag besteht aber nicht. Wird die Verweigerung, wie dies anders gar nicht der Fall sein kann, von einer der unter § 458 fallenden Personen ausgesprochen, so hat die Eisenbahn auch zu haften. Insofern folgt die Haftpflicht aber nicht aus der den Inhalt des Frachtvertrages bildenden Verpflichtung zur Herstellung eines opus (besteht ja doch gar kein Vertrag), sondern aus der vom Handelsgesetzbuch der Eisenbahn auferlegten Verpflichtung zur Annahme von Gütern zur Beförderung. Die gegenteilige Ansicht[13]) geht von einem Mißverständnis von § 458 aus. Sie bezieht den Relativsatz „deren sie sich bedient" auf den ganzen Paragraphen und interpretiert ihn dann so, als sage das Gesetz „wenn sie sich bedient". Daraus ergibt sich dann der Irrtum, als sei die Bahn nur in der Zeit für ihre Leute haftbar, während der sie von ihnen Transporthandlungen vornehmen läßt, d. h. Handlungen zum Zwecke der Beförderung nach Abschluß des Frachtvertrages, und auch nur für diese. Der Relativsatz dient aber nur zur näheren Bestimmung der Personen, für die die Eisenbahn zu haften hat, nicht der Fälle, in denen sie in Anspruch genommen werden kann. Ist daher von einer Person, für deren Tun die Eisenbahn einzutreten hat, eine Schädigung verursacht worden, für die die Eisenbahn, wenn sie selbst schuldig wäre, zu haften hätte, so kann sie auf Ersatzleistung in Anspruch genommen werden.[14]) (Über Delikte vgl. § 16.)

Als notwendige Folge der hier vertretenen Meinung ergibt sich, daß die Eisenbahn in allen Fällen, wo sie selbst von der Haftung befreit ist, auch für ihre Leute nicht zu haften hat. Nicht ohne weiteres klar ist jedoch die Sachlage, wenn das schädigende Ereignis in der Person des Ausführungsgehilfen eintritt.[15]) Es gibt dann zwei Möglichkeiten: Entweder wirkt ein äußeres Ereignis auf den Ausführungsgehilfen ein (z. B. der Lokomotivführer wird plötzlich infolge eines Blitzschlages blind), dann liegt ein (haftbefreiender) Fall höherer Gewalt vor, oder das Ereignis ist eine Folge von Entstehungsgründen, die in dem Ausführungsgehilfen selbst liegen (z. B. der Lokomotivführer verliert die Besinnung infolge eines Schlaganfalles), dann liegt ein von der Eisenbahn zu vertretender Zufall vor. Es wird also stets zu prüfen sein, ob der Ausführungsgehilfe die Schädigung unter der Einwirkung einer höheren Gewalt oder in ihm liegender körperlicher oder geistiger Mangelhaftigkeit herbeigeführt hat. Denn nur im ersteren Falle ist die Bahn haftfrei.

---

[13]) Frankenburger S. 593; Staub Anm. 5 zu § 431.
[14]) Anders Staub Anm. 3 zu § 431.
[15]) Staub Anm. 1 zu § 458.

§ 16.

Die Bedeutung des § 458 im allgemeinen.

§ 458 spricht von „Leuten und anderen Personen, deren sie (die Eisenbahn) sich bei der Ausführung der Beförderung bedient". Diese Worte bedürfen einer näheren Erklärung.

Die Eisenbahn (d. h. hier die juristische Person, welche das Eisenbahnunternehmen betreibt) kann natürlich als ausführende Person für die Transporthandlungen nicht in Frage kommen, sondern nur ihre Angestellten („Ausführungsgehilfen"; Staub Anm. 2 zu § 431). Diese können entweder in einem festen Anstellungsverhältnis zur Bahn stehen oder nur auf bestimmte Zeit oder zur Vornahme einzelner Handlungen angenommen sein. Danach werden sie als „Leute" bezw. als „Personen, deren ..." bezeichnet. Während hierüber Meinungsverschiedenheiten nicht bestehen, ist streitig, ob zu den Leuten alle zum Betriebe des Transportgewerbes von der Eisenbahn angestellten Personen gehören oder nur diejenigen, die wirklich zur Vornahme von Transporthandlungen berufen sind. Die erstere Meinung ist wohl die allgemeine.[1]) Es kommt nicht darauf, ob die Aufgabe des Ausführungsgehilfen darin bestand, als Lampenputzer für Instandhaltung der Beleuchtung, als Wagenreiniger für die Reinhaltung der Wagen, als Bahnsteigschaffner für die Kontrolle der Fahrkarten, als Portier für die Auskunftserteilung, als Schalterbeamter für die Berechnung der Fracht oder als Kassierer für ihre Einkassierung zu sorgen usw., an, oder ob er als Lokomotivführer den Zug zu führen, als Gepäckmeister die Ein- und Ausladung zu überwachen, als Heizer die Maschine zu feuern und im Stande zu halten hat. Werden sie „innerhalb des auf Transport von Personen und Gütern gerichteten Gewerbebetriebes" (RG. Bd. 7 S. 126/27) tätig, so haftet die Eisenbahn für ihr Tun. Der Gewerbebetrieb ist also in seinem weitesten Umfange zu fassen[1]): Nicht nur das eigentliche Betriebspersonal (im bahntechnischen Sinne), sondern auch das kaufmännische und zur Erledigung von Hilfsarbeiten verwendete gehört dazu. Nicht dazu gehören aber diejenigen Personen (und soweit ist Lehmann-Ring Anm. 1 recht zu geben), die für eine Nebenbeschäftigung des Frachtgewerbes, z. B. zur Verwahrung einstweilig eingelagerter Güter, für Hotel- und Gastwirtschaftsbetrieb, Herstellung der Fahrkarten,

---

[1]) RG. Bd. 7 S. 126/27; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 572; Puchelt Bd. 2 S. 482, 1212/13; Staub Anm. 2 zu § 431. Anders Eger Bd. 1 S. 427 ff. Teils richtig, teils falsch Lehmann-Ring S. 330 Fußnote.

in den Wagen- und Maschinenbauanstalten, angestellt sind. Die Streckenarbeiter und die in den Reparaturwerkstätten angestellten Personen wird man dagegen den Leuten der Bahn im Sinne des § 458 zuzurechnen haben, denn Instandhaltung des liegenden und rollenden Materials ist nicht als Nebenbeschäftigung der Eisenbahn, sondern als Teil des Gewerbebetriebes selbst anzusehen.

Die „anderen Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient", sind im Gegensatz zu denen, deren dauernde Beschäftigung der Frachtbetrieb ist, diejenigen, die ohne Anstellung, sei es im Frachtbetriebe, sei es bei der Bahn überhaupt, zu einzelnen Hilfsleistungen oder zwar zur Besorgung eines Kreises von Betriebsgeschäften, aber nur vorübergehend, benutzt werden. Bei diesen ist allerdings nicht genügend, daß sie im Gewerbebetriebe im weitesten Sinne zu arbeiten haben, sondern es ist notwendig, daß sie bei der „Ausführung der Beförderung" verwendet werden, d. h. sie müssen zu einer Tätigkeit angestellt sein, die mit dem Fortschaffen des Gutes von einem Ort an den anderen in Zusammenhang steht. Insofern ist also der Kreis bei diesen Personen enger zu ziehen als bei den Leuten der Bahn.

Wird von einer der hier angeführten Hilfspersonen eine Schädigung herbeigeführt, so haftet die Bahn, wobei es keinen Unterschied ausmacht, ob der Betreffende sich in der Ausführung seines Auftrages befunden hat oder nicht. Dieser Satz gilt für die beiden Gruppen von Ausführungsgehilfen und ist eine notwendige Folge des in § 15 über die Natur der Haftung der Bahn nach § 458 Gesagten.

Streitig ist die Frage, inwieweit die Eisenbahn für die Delikte der Ausführungsgehilfen zu haften hat. Es wird dabei die gleiche Unterscheidung gemacht, die im vorhergehenden Absatz behandelt worden ist, und von den einen eine Haftung nur dann angenommen, wenn die schädigende Handlung im Rahmen der dem Täter obliegenden Geschäfte erfolgt ist, von den anderen aber darüber hinausgehend bei jeder Handlung eines Angehörigen der beiden Personengruppen. Man wird sich letzterer Auffassung anschließen müssen, und zwar aus folgenden Gründen: Wenn auch ohne weiteres zuzugeben ist, daß die Eisenbahn nicht für jedes Delikt ihrer Hilfspersonen zu haften hat, so besonders nicht, wenn die Begehung desselben genau so gut für eine mit dem Frachtbetriebe nicht vertraute Person möglich gewesen wäre, so wird man doch annehmen müssen — bis zum Beweise des Gegenteils —, daß im allgemeinen dem Täter seine durch die Anstellung im Gewerbebetriebe der Bahn erworbene Kenntnis

desselben genützt und ihm die Begehung der Straftat erleichtert hat. In diesem Falle besteht aber ein Zusammenhang zwischen der schädigenden Handlung und der Anstellung im Frachtbetriebe, so daß dieselbe zum mindesten als ein Glied in der Kette der ursächlichen Umstände der Schädigung angesehen werden muß. Infolge dieses ursächlichen Zusammenhanges hat die Eisenbahn zu haften. Gelingt ihr freilich der Nachweis, daß ein solcher ursächlicher Zusammenhang nicht besteht, daß nicht „die Anstellung im Gewerbebetriebe der Eisenbahn und die infolge davon eingetretenen Umstände der betreffenden Person tatsächlich Veranlassung zur Vornahme der Handlung gegeben haben, oder daß die Handlung dadurch erleichtert, begünstigt worden ist",[2]) so ist sie haftfrei.[2]) Nicht maßgebend für die Ersatzpflicht der Bahn ist demnach, ob die schädigende Handlung innerhalb oder außerhalb der Dienstzeit begangen worden ist, und ob sie zu der Geschäftssphäre des einzelnen gehört oder nicht.[3]) [4]) Ebenso ist kein Unterschied zu machen, ob es sich um Leute der Bahn oder nur gelegentliche Ausführungsgehilfen handelt.[5])

Weder das Handelsgesetzbuch noch die Eisenbahnverkehrsordnung nennen diejenigen Personen, die zu den Leuten der Eisenbahn, d. h. zu den in einem festen Anstellungsverhältnis stehenden Ausführungsgehilfen, gehören. Daraus folgt, daß darüber gesetzliche Normen nicht aufgestellt werden sollen und die Regelung als interne Angelegenheit der Eisenbahn selbst vorbehalten sein soll. Nur in drei Fällen finden sich Ausnahmen, in denen vom Gesetz Personen ausdrücklich als zu den Leuten

---

[2]) RG. Bd. 7 S. 127/28.

[3]) RG. Bd. 7 S. 127/28; v. Hahn S. 626/27; Schott bei Endemann Bd. 3 S. 362; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 572; Puchelt Bd. 2 S. 1212/13; Staub (Anm. 3 zu § 431) vertritt die richtige Meinung hinsichtlich der Leute der Eisenbahn, die falsche hinsichtlich der anderen Ausführungsgehilfen.

[4]) Auf diese Merkmale legen Rundnagel (S. 23/24) und Eger (Bd. 1 S. 432/33) den Hauptwert. In seinem Komm. z. EVO. S. 37 bekennt sich Eger nicht mehr klar zu dieser Auffassung, will sie aber doch auch nicht aufgeben. Deshalb sagt er: „Aber auch für diesen engeren Kreis von Angestellten haftet die Eisenbahn nach § 9 nur insoweit, als sie den Schaden in Ausübung ihrer Dienstfunktion bezw. bei Gelegenheit derselben herbeigeführt haben, also während sie in Ausübung ihrer Dienstfunktion waren, d. h. für Handlungen, die mit ihren dienstlichen Verrichtungen im Zusammenhang stehen". Diese Darstellung ist nun allerdings reichlich unklar, da zur Erklärung des einen Begriffes (Dienstfunktion) zweimal Verschiedenes und geradezu Gegenteiliges gesagt wird. Die Berufung auf v. Hahn und Puchelt, die der gegenteiligen Ansicht sind wie Eger, erhöht noch die Verwirrung.

[5]) Denn dieselben stehen sich gleich. So auch im Endergebnis Rundnagel S. 22 und Eger Bd. 1 S. 437.

der Eisenbahn gehörig bezeichnet werden bezw. ihnen die Stellung derselben angewiesen wird: beim Rollfuhrunternehmer in Diensten der Eisenbahn (§§ 63, 76 u. 78 EVO.), beim Gepäckträger (§ 38 EVO.) und bei dem zur Ausführung der übernommenen Beförderung des Gutes angenommenen Frachtführer (§§ 432, 469 HGB.; § 100 EVO.). Hier soll nur auf den letzten Fall kurz eingegangen werden.

Es ist möglich, daß der Absender einem Frachtführer ein Gut zur Beförderung über eine bestimmte Strecke übergibt mit der Weisung, nach Beendigung des Transportes einen zweiten Frachtführer für eine zweite Strecke mit dem Transport zu beauftragen usw. In diesem Falle haftet der Frachtführer frachtrechtlich nur für den von ihm selbst, nicht für den von dem sogen. Teilfrachtführer ausgeführten Transport. Hinsichtlich des Teilfrachtführers dagegen hat er, je nachdem er diesen im eigenen Namen oder im Namen des Absenders annimmt, als Spediteur oder als Bevollmächtigter zu haften.[6]) Wenn dagegen der Frachtführer die Beförderung für eine bestimmte Strecke übernommen hat und sich zur Ausführung derselben eines oder mehrerer anderer Frachtführer bedient (Unterfrachtführer), so haftet er für dieselben wie für seine Leute (§ 432).[7]) Neben ihm hat aber jeder Frachtführer, der das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernimmt, ebenfalls die volle frachtrechtliche Haftung zu leisten. § 469 modifiziert dies nur insofern, als in dem Falle, wo die verschiedenen Frachtführer ausschließlich Eisenbahnen sind, die Ansprüche nur gegen einzelne erhoben werden können. Einen besonderen Fall regelt § 468. Wenn die Eisenbahn die Beförderung nach einem Orte übernimmt, der nicht an der Bahnstrecke liegt, so kann sie sich vorbehalten, daß sie nur bis zur letzten Eisenbahnstation als Frachtführer, darüber hinaus aber als Spediteur haftet. Dies gilt natürlich auch dann, wenn die Eisenbahn diesen Transport durch einen Unterfrachtführer ausführen läßt (als solcher kann auch eine Kleinbahn verwendet werden, ohne daß dadurch die Haftbeschränkung der Eisenbahn berührt würde, vgl. am Ende dieses Paragraphen). Von der Eisenbahnverkehrsordnung ist in §§ 76 Abs. 9 und 85 Abs. 1 von dieser Möglichkeit der Haftbeschränkung insofern Gebrauch gemacht worden, als sie für alle derartigen Fälle ganz allgemein bestimmt wird. Diese Vorschrift ist jedoch einer näheren Betrachtung zu unterziehen. § 468 HGB. läßt die Ausnahme zu, wenn als Ort der Ablieferung „ein nicht an der Eisenbahn

---

[6]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 576.
[7]) Goldmann Bd. 3 S. 1751.

liegender Ort" bezeichnet ist, d. h. also ein Ort, den die Eisenbahnlinie nicht berührt. Die Eisenbahnverkehrsordnung dagegen trifft die Bestimmung für den Fall, daß am Bestimmungsorte „keine Güterabfertigungs- oder Güternebenstelle vorhanden" ist und „die Eisenbahn auch keine allgemeinen Einrichtungen für die Weiterbeförderung der Güter dorthin getroffen und weder der Absender noch der Empfänger für die unmittelbare Weiterbeförderung gesorgt" hat (§ 76 Abs. 9) bezw. „sich keine für die Abfertigung des Gutes eingerichtete Güterabfertigungs- oder Nebenstelle befindet" (§ 85 Abs. 1). Während also das Handelsgesetzbuch davon ausgeht, daß allein das örtliche Verhältnis zwischen Bahn und Bestimmungsort maßgebend ist, macht die Eisenbahnverkehrsordnung die Haftbeschränkung vom Nichtvorhandensein gewisser Einrichtungen abhängig. Damit bleibt sie aber nicht mehr im Rahmen von § 468 HGB., sondern bestimmt unabhängig vom Handelsgesetzbuch eine Haftbeschränkung. Dies ist nach § 471 HGB. unzulässig, die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung sind daher nichtig. Dieses Ergebnis läßt sich auch durch keine noch so geschickte Interpretation der angeführten Vorschriften umgehen. Denn mag auch im allgemeinen zutreffen, daß in nicht an der Eisenbahn liegenden Orten sich die von der Eisenbahnverkehrsordnung genannten Einrichtungen nicht finden, so gibt es doch natürlich eine große Anzahl von Orten, die, ohne im Besitz solcher Einrichtungen zu sein, an der Eisenbahn liegen. Ja man wird sogar so weit gehen müssen, daß man § 468 HGB. auch dann für nicht anwendbar ansieht, wenn der Ort zwar an der Eisenbahn liegt, aber keine Eisenbahnstation ist. Dies muß aus dem Wortlaut gefolgert werden, der die Möglichkeit der Haftbeschränkung eben allein von der Lage an der Eisenbahn abhängig macht. Es ist ohne weiteres zuzugeben, daß diese Folgerung zu einem überaus unbilligen Ergebnis führt. Dies wäre zu vermeiden, wenn man „an der Eisenbahn liegen" als „Eisenbahnstation haben" auslegen würde, eine solche Auslegung erscheint aber doch zu gewagt und mit dem Wortlaut nicht vereinbar. Es ist daher zwar eine Änderung sehr wünschenswert, zunächst kann § 468 aber nicht anders angewendet werden. Das einzige Mittel, um sich diesen Schwierigkeiten zu entziehen, ist für die Eisenbahn, Güter zur Beförderung für an der Eisenbahn liegende Orte ohne Station usw. nicht anzunehmen und dadurch den Absender zur Aufgabe nur bis zu einer für den Güterverkehr eingerichteten Station zu zwingen. Dazu ist sie nach § 453 Abs. 1 HGB. berechtigt. Hat sie die Beförderung aber einmal darüber hinaus angenommen, so haftet sie auch frachtrechtlich bis zum Endpunkt der Be-

förderung. Als wichtigste Folge ist festzuhalten, daß, da die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung nichtig sind, die Eisenbahn sich nie, auch nicht, soweit der Fall des § 468 HGB. in concreto gedeckt ist, darauf berufen kann. Wenn also nicht ausdrücklich im Einzelfall die Haftbeschränkung vereinbart worden ist, so besteht sie auch nicht. Ist sie aber vereinbart worden, so hat die Eisenbahn zwar die Pflichten, nicht aber die Rechte eines Spediteurs.

Liegt der Fall vor, daß ein Gut auf einer Großbahn und einer Kleinbahn befördert werden soll (in welcher Aufeinanderfolge der beiden, ist gleich), so bestehen zwei getrennte Frachtverträge (vgl. § 2) und die Haftung eines jeden Frachtführers bezieht sich nur auf seine Strecke (§ 473 HGB.).[8])

§ 17.

Der Rollfuhrunternehmer.

Die Eisenbahnverkehrsordnung bestimmt in vier Fällen, und zwar in den §§ 63 Abs. 8 u. 11, 76 Abs. 7 u. 8, 78 Abs. 1, daß die Eisenbahn zur Vornahme von Handlungen, die nicht mehr zur eigentlichen Beförderung gehören, berechtigt ist, und daß die dabei verwendeten Personen als „Leute“ im Sinne des § 5 EVO. (§ 458 HGB.) zu gelten haben. Diese Fälle können in zwei Gruppen zusammengefaßt werden: §§ 63 Abs. 8 u. 76 Abs. 7 mit § 78 Abs. 1, sodann §§ 63 Abs. 11 und 76 Abs. 8. Bei der ersten Gruppe handelt es sich darum, daß die Eisenbahn Stückgüter innnerhalb des Stationsortes oder von benachbarten Orten gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr selbst oder durch Rollfuhrunternehmer zur Beförderung vom Absender anfahren bezw. nach Beendigung der Beförderung in dem angegebenen Bereich dem Empfänger zuführen kann, bei der zweiten Gruppe darum, daß die Eisenbahn im Tarif vorschreiben kann, daß das Überladen von Gütern auf der Versand- bezw. Bestimmungsstation vom Schiff unmittelbar auf die Eisenbahn bezw. von der Eisenbahn unmittelbar auf das Schiff gegen Zahlung der im Tarif oder durch Aushang bekanntzumachenden Gebühren von ihr selbst oder durch besondere Unternehmer (Rollfuhrunternehmer) ausgeführt wird. Diese Bestimmungen sind ihrer Bedeutung nach klar und können wohl kaum Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten geben. Ein näheres Eingehen erfordert allein die Vorschrift über die Stellung der dabei ver-

[8]) Rundnagel S. 36.

wendeten Personen. Benutzt die Eisenbahn ihre eigenen Leute zur Vornahme der genannten Handlungen, so schließt sie, wie ohne weiteres klar ist, einen Frachtvertrag darüber mit dem Absender bezw. Empfänger, und ihre Leute werden als Ausführungsgehilfen tätig. Ihre Haftung gründet sich dann direkt auf § 458 HGB. Läßt sie dagegen diese Transporthandlungen durch Rollfuhrunternehmer, d. h. selbständige Frachtführer, ausführen, so ergeben sich zwei Möglichkeiten: Entweder ist Vertragskontrahent der Rollfuhrunternehmer als selbständiger Frachtführer und die Eisenbahn übernimmt nur eine Haftung (Bürgschaft) für ihn, die den gleichen Umfang hat wie die für ihre eigenen Leute, weil sie seine Verwendung vorgeschrieben, den Absender bezw. Empfänger also zum Vertragsabschluß mit dem Rollfuhrunternehmer gezwungen hat, oder der Rollfuhrunternehmer ist als Angestellter der Bahn anzusehen, der in dieser Eigenschaft den Frachtvertrag für die Eisenbahn abschließt, die dementsprechend nach § 458 HGB. zu haften hat. In Übereinstimmung mit den Worten der Eisenbahnverkehrsordnung muß man sich letzter Meinung anschließen. Denn wenn die Rollfuhrunternehmer „als Leute der Eisenbahn" zu gelten haben, so bedeutet dies, daß sie deren Stellung einnehmen, d. h. nicht selbständig sich, sondern unselbständig nur die Eisenbahn zu dem anderen Vertragsteil in Beziehung setzen sollen.[1]) Die Eisenbahn hat daher auch für die Rollfuhrunternehmer genau in demselben Umfange zu haften wie für ihre anderen Leute. Dies ist von besonderer Bedeutung in den Fällen, wo der Rollfuhrunternehmer außerhalb seiner dienstlichen Obliegenheiten oder gar verbrecherisch handelt. (So auch Makower[1]).) Man kann die Bedeutung der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung hinsichtlich der Rollfuhrunternehmer also dahin zusammenfassen: Dieselben erweitern nicht die frachtrechtliche Haftpflicht der Eisenbahn auf ein neues Gebiet, sondern bestimmen die Zugehörigkeit einer Personengruppe zu den in § 458 HGB. genannten Personen.

Soweit der Rollfuhrunternehmer außerhalb der in den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung genannten Fälle Frachtverträge abschließt, tut er dies selbstverständlich nicht als Angestellter der Eisenbahn, sondern als selbständiger Frachtführer.[2]) Dann haftet natürlich die Eisenbahn auch nicht für ihn.

---

[1]) Makower Bd. 2 S. 1592; Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 661/62; Pekrun S. 36 und die dort angegebene Literatur.

[2]) Der von Pekrun S. 36 aufgestellte Satz, daß mit seiner Zugehörigkeit zu den Leuten der Eisenbahn „die Auffassung des Rollfuhrunternehmers als eines selbständigen Frachtführers unvereinbar" ist, darf natürlich nicht

§ 18.

Der Gepäckträger.

§ 38 Abs. 1 EVO. bestimmt, daß auf Stationen, wo das Bedürfnis besteht, Gepäckträger zu bestellen sind, die das Reise- und Handgepäck innerhalb des Bahnhofsbereiches nach den von den Reisenden bezeichneten Stellen zu bringen haben. Für das den Gepäckträgern hierbei übergebene Gepäck haftet die Eisenbahn nach Abs. 4 desselben Paragraphen wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck. Diese recht einfach aussehende Bestimmung hat Anlaß zu sehr weitläufigen Auseinandersetzungen gegeben.

Die wichtigste Frage bei dieser Bestimmung ist, ob die Gepäckträger Leute oder Ausführungsgehilfen der Eisenbahn im Sinne von § 458 HGB. sind oder nicht. Um diese Frage beantworten zu können, muß man näher auf ihre Tätigkeit und den Wortlaut der Bestimmung eingehen. Die Eisenbahnverkehrsordnung sagt, daß die Eisenbahn Gepäckträger „zu bestellen" hat. Unter diesem „bestellen" ist zu verstehen: Fürsorge tragen, daß Gepäckträger vorhanden sind, d. h. Personen suchen, die zur Ausübung dieser Beschäftigung bereit sind, sie über ihre Pflichten unterrichten und ihnen ihren Wirkungskreis anweisen. Nicht darunter ist zu verstehen anstellen, d. h. sie auf Grund eines Vertrages in Dienste nehmen. Schließt die Eisenbahn mit den Gepäckträgern aber igendeinen Vertrag über ihre „Bestellung" ab, so hat dieser nicht die Bedeutung einer Anstellung bei der Bahn, sondern nur die, daß sich der Betreffende verpflichtet, als Gepäckträger (d. h. wie aus dem weiter unten Gesagten sich ergibt, als selbständiger Frachtführer im Bahnhofsbereich) tätig zu werden (also mit anderen Frachtverträge abzuschließen und Beförderungen auf Grund derselben auszuführen). Daraus folgt, daß die Gepäckträger, da sie nicht in einem Anstellungsverhältnis zur Bahn stehen, selbständig sind. Demnach gehören sie nicht zu den Leuten der Bahn. Aber auch zu den übrigen Ausführungsgehilfen gehören sie nicht, denn die Eisenbahn bedient sich ihrer ja nicht „bei der Ausführung der Beförderung". Denn der Transport des Reise- und Handgepäcks innerhalb des Bahnhofsbereiches nach den von den Reisenden bezeichneten Stellen gehört nicht zum Frachtgeschäft der Eisenbahn und er-

---

mißverständlich im gegenteiligen Sinne ausgelegt werden. Pekrun hat nur die Stellung des Rollfuhrunternehmers in seinem Verhältnis zur Eisenbahn hierbei im Auge, wie sich aus seinen weiteren Ausführungen am gleichen Orte ergibt.

folgt nicht auf Grund des mit ihr abgeschlossenen Frachtvertrages, sondern geht diesem entweder voraus oder folgt ihm nach. Der Gepäckträger ist demnach selbständiger Frachtführer. Den Transportvertrag mit dem Reisenden schließt er auf eigene Rechnung — wenn auch auf Grund des von der Eisenbahn bestimmten Gebührentarifs — und im eigenen Namen — wenn auch von der Eisenbahn dazu bestellt — ab.

Trotzdem hat die Eisenbahn für das dem Gepäckträger übergebene Gepäck (soweit es sich um seine Tätigkeit im Rahmen von § 38 Abs. 1 EVO. handelt) zu haften. Diese Haftung ist jedoch, wie das Vorhergesagte zeigt, keine frachtrechtliche. Zwar sagt Abs. 4 von § 38 EVO., daß die Eisenbahn „wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck" haftet, damit wird aber nur der Umfang, nicht die Art der Haftung bezeichnet.

Aus allen diesen Erörterungen folgt, daß der Gepäckträger mit dem Reisenden selbständig Frachtverträge schließt, aus denen er als Frachtführer haftet. Neben ihm haftet aber die Eisenbahn selbstschuldnerisch nach den Vorschriften über Reisegepäck.[1])

Hervorzuheben ist, daß diesem Ergebnis auch der Wortlaut der Vorschrift entspricht. Die Eisenbahnverkehrsordnung benutzt nicht die beim Rollfuhrunternehmer (vgl. dort) gewählte Wendung, sondern begnügt sich, ohne die Stellung des Gepäckträgers zu berühren, allein die Ersatzpflicht der Eisenbahn festzusetzen.

Die Berechtigung dieser Bestimmung ist ohne weiteres klar. Die Eisenbahn ist in der Lage, die Gepäckträger aus der Zahl der Bewerber auszusuchen, sie auf ihre Brauchbarkeit und Gewissenhaftigkeit zu prüfen und untaugliche Elemente auszuschließen. Da sie demnach entscheidet, wem der Reisende sein Handgepäck anzuvertrauen hat, ist es nur billig, daß sie auch für die Zuverlässigkeit dieser Personen sich mit zu verbürgen hat.

Daraus, daß die Gepäckträger von der Bahn nur bestellt werden, damit sie für sich Frachtverträge abschließen, daß also kein Dienstvertrag vorliegt, folgt, daß sie auch dann nicht Leute der Bahn sind, wenn sie von ihr als Ausführungsgehilfen bei den Transporten der Eisenbahn verwendet werden.[2]) Wohl gehören sie aber dann zu den „anderen Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient".

Die Aufgabe der Gepäckträger beschränkt sich darauf, Reise- und Handgepäck innerhalb des Bahnhofsbereichs zu trans-

---

[1]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 661 u. 662; Goldmann Bd. 3 S. 1786.

[2]) Anders Pekrun S. 33 und die dort genannte Literatur.

portieren. Was unter Reise- und Handgepäck zu verstehen ist, soll hier nicht noch einmal erörtert werden, es wird auf früher Gesagtes verwiesen. Dagegen ist der Begriff des Bahnhofsbereiches genauer festzustellen. Die vorhergehende Eisenbahnverkehrsordnung sprach von einem Stationsbereich und öffnete damit Streitigkeiten über die Ausdehnung des damit gemeinten Raumes Tür und Tor. Denn zum Stationsbereich — im eisenbahntechnischen Sinne — mußten ganz offensichtlich alle Eisenbahnanlagen gerechnet werden, die nicht in den Bereich der offenen Strecke gehörten. Demgegenüber umfaßt der Bahnhofsbereich einen engeren Raum: diejenigen Anlagen, die dem Personen- und Gepäckverkehr auf einem Personenbahnhof (nicht also Güterbahnhof) dienen. Diese Auffassung hat in der Literatur allgemeine Aufnahme gefunden.

Kurz sollen noch der Abs. 2 u. 3 von § 38 EVO. berührt werden. Danach müssen die Gepäckträger durch Dienstabzeichen erkennbar sein und eine gedruckte Dienstanweisung nebst Gebührentarif bei sich tragen. Den Tarif müssen sie auf Verlangen vorzeigen und ebenso auf Verlangen eine mit ihrer Nummer versehene Marke verabfolgen. Auch muß der Tarif an den Gepäckannahme- und -ausgabestellen und in den zur Gepäckaufbewahrung bestimmten Räumen aushängen. Hier wird allerdings von „Dienstzeichen, Dienstanweisung“ gesprochen, und es hat danach den Anschein, als ständen die Gepäckträger doch „in Diensten“ der Eisenbahn. Diesen Äußerlichkeiten darf jedoch keine solche Bedeutung beigemessen werden, zumal ähnliche Vorschriften ja auch für andere Personen bestehen, die ihren Beruf auf Bahnhöfen ausüben.[3]) Diese „Dienstabzeichen“ usw. dienen nur gewissermaßen als Legitimation für die von der Eisenbahnverwaltung zu den Bahnanlagen und zur Berufsausübung auf denselben zugelassenen Personen und zugleich als Erkennungszeichen für den Reisenden dafür, daß er es mit einer solchen Person zu tun hat. Die weiteren Vorschriften beziehen sich teils aufs Verpflichtungen, die die Eisenbahn den Gepäckträgern als Bedingung ihrer Bestellung aufzuerlegen hat, teils auf solche, die der Eisenbahn selbst obliegen. Frachtrechtliche Bedeutung haben sie nicht.

[3]) So auch Pekrun S. 35.

§ 19.

Die Angestellten der Privatgesellschaften, wie z. B. der Schlafwagengesellschaft.

Eine interessante Erscheinung im Personentransportgeschäft der Eisenbahn ist die Verwendung von Schlaf- oder Speisewagen in Personenzügen bezw. das Einstellen ganzer sogen. Luxuszüge. Die dabei verwendeten Wagen sind Eigentum von Privatgesellschaften, z. B. der Internationalen Schlafwagengesellschaft, und werden von dem Personal der Gesellschaft begleitet. Inwieweit für die Benutzung dieser Wagen und Züge besondere Bestimmungen gelten, kann hier unerörtert bleiben. Dagegen sollen die für den Gütertransport wichtigen, aus diesem Verhältnis sich ergebenden Fragen näher geprüft werden.

Die Wagen der Privatgesellschaften werden von der Eisenbahn eingestellt, um bei der von der Eisenbahn besorgten Beförderung dem Reisenden besondere Bequemlichkeiten zu bieten. Es liegt also der Fall vor, daß die Eisenbahn ihr Transportgeschäft mit fremden Transportmitteln betreibt, nicht aber eine „Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern befördert werden sollen", vornimmt (§ 54 Ziff. 3 EVO.).[1]) Daraus folgt, daß die Eisenbahn für diese Transportmittel (wie früher ausgeführt) im vollen Umfange zu haften hat wie für die eigenen. Auch in jeder anderen Hinsicht stehen diese Wagen denen der Eisenbahn gleich[1]) (z. B. hinsichtlich der Benutzung durch die Reisenden, der Fahrkarten, der Einteilung in Abteile für Raucher und Nichtraucher usw.).

Die von den Privatgesellschaften ihren Wagen beigegebenen Dienstpersonen sind den vorstehenden Ausführungen entsprechend nicht Begleitpersonen jener im Sinne der Ausführungsvorschriften zur Eisenbahnverkehrsordnung. Trotzdem aber gehören sie auch nicht zu den „Leuten" der Eisenbahn — denn zu dieser stehen sie ja in keinem Anstellungsverhältnis — noch zu den „anderen Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient"; denn die Ausführung der Beförderung wird von den Angestellten der Eisenbahn besorgt, während jene Handlungen vornehmen, die mit der Beförderung nichts zu tun haben. Die Stellung dieser Dienstpersonen ist demnach dahin zu bestimmen, daß sie Angestellte der Privatgesellschaften sind, welche die besonderen Dienstleistungen, die infolge der Eigenart der von

---

[1]) Staub (Anm. 10 zu § 472) nimmt zu Unrecht eine „Beförderung" der Wagen der Schlafwagengesellschaft an. Zutreffend ist aber, was er über die Haftung sagt.

der Eisenbahn eingestellten, der Privatgesellschaft gehörigen Wagen notwendig werden, vornehmen, um den von der Eisenbahn beförderten Personen die die Eigenart der fraglichen Wagen bildenden Bequemlichkeiten zugänglich zu machen, und zwar gegen ein an die Privatgesellschaft zu zahlendes besonderes Entgelt.

Aus dieser Stellung des Personals der Privatgesellschaft folgt, daß die Eisenbahn nicht nach § 458 HGB. für dieses haftet. Dadurch wird selbstverständlich nicht ausgeschlossen, daß die Eisenbahn gegebenenfalls bei einem durch jenes verursachten Schaden nach den Grundsätzen der §§ 456 u. 460 in Anspruch genommen werden kann. Unabhängig davon haftet die Privatgesellschaft für ihre Angestellten nach §§ 278 bezw. 831 BGB.

Anhang.

Es ist selbstverständlich, daß die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahnverkehrsordnung sich nur auf diejenigen Transporte beziehen, die innerhalb der Reichsgrenzen vorgenommen werden. Jenseits derselben erfolgt die Regelung durch die gesetzlichen Vorschriften des betreffenden Landes. Da die Landesgesetzgebungen nun häufig sehr voneinander abweichen, ergeben sich große Schwierigkeiten für die Ersatzforderungen bei Transporten, die mehrere Länder berühren, so daß in allen Interessierten sehr bald der Wunsch wach wurde, eine einheitliche Ordnung wenigstens der wichtigsten Fragen vorzunehmen. Dieser von der Schweiz angeregte Gedanke hat im Jahre 1892 zu dem sogen. Berner Internationalen Übereinkommen geführt, welches im Laufe der Jahre durch eine Reihe von Zusätzen ergänzt und erweitert worden ist. Es ist hier nicht die Aufgabe, auf die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens erörternd einzugehen, es sei nur kurz erwähnt, daß die Eisenbahnverkehrsordnung mit demselben in allen wichtigen Punkten übereinstimmt.

Die Frage vielmehr, auf die hier noch ein kurzer Blick geworfen werden soll, ist, wann trotz Berührens des Auslandes doch Fälle inländischen, inneren Verkehrs vorliegen, auf die also die Vorschriften von Handelsgesetzbuch und Eisenbahnverkehrsordnung, nicht die des Internationalen Übereinkommens Anwendung finden. Es gibt nur zwei solche Fälle [1]:

1. Der Transportweg durchschneidet das Gebiet eines fremden, dem Internationalen Übereinkommen angeschlossenen Staates, die

[1] Rundnagel S. 4.

Versand- und Empfangsstation liegen aber im deutschen Reichsgebiet und der Betrieb der ausländischen Linie untersteht einer deutschen Eisenbahnverwaltung. Trifft letzteres Erfordernis nicht zu, so können die beteiligten Regierungen in Sonderabkommen vereinbaren, daß dennoch solche Transporte nicht als international anzusehen sind.

2. Die Versandstation liegt in Deutschland, Empfangsstation dagegen ist der zur Zollbehandlung bestimmte Grenzbahnhof eines fremden, dem Internationalen Übereinkommen angeschlossenen Staates oder eine Station zwischen diesem und der Grenze. In diesem Falle kann aber der Absender die Anwendung des Internationalen Übereinkommens verlangen, und es genügt dafür, daß er das Gut mit einem internationalen Frachtbrief aufgibt.

Damit ist auch das Geltungsgebiet des Frachtrechts des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahnverkehrsordnung bestimmt und räumlich die Haftung der Eisenbahn nach diesen Vorschriften umschrieben.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.